

- c) Ajam sob a influência do álcool, estupefacientes, produtos tóxicos ou de outras drogas ou que abandonem os sinistrados.

13 — Os contratos de seguro garantem apenas as responsabilidades pelos danos resultantes de sinistros ocorridos durante o período de vigência, se reclamadas nos prazos fixados nas respectivas apólices.

14 — Dos contratos de seguro poderão constar apólices que dêem cobertura às embarcações utilizadas pelos operadores marítimo-turísticos no exercício da actividade, desde que as mesmas respeitem os princípios estabelecidos no presente diploma.

15 — As acções destinadas à efectivação da responsabilidade civil decorrente de acidentes provocados pelas embarcações utilizadas pelos operadores marítimo-turísticos, em caso de existência de seguro, devem ser deduzidas, obrigatoriamente:

- a) Contra a seguradora, se o pedido formulado se contiver nos limites fixados para o seguro obrigatório;
- b) Contra a seguradora e as pessoas civilmente responsáveis, quando o pedido formulado ultrapassar os limites referido na alínea anterior.

16 — Nas acções referidas na alínea a) do número anterior, a seguradora pode, se assim o entender, fazer intervir o tomador do seguro.

17 — Quando o lesado não puder identificar a companhia seguradora, é-lhe dada a faculdade de demandar directamente a pessoa responsável pelo sinistro, a fim de que possa ser notificada pelo tribunal, nos termos legais, para indicar a seguradora da embarcação utilizada pelo operador marítimo-turístico interveniente no acidente.

18 — Nas acções que sejam exercidas em processo cível é permitida a reconvenção contra o autor e a sua seguradora.

19 — Os documentos comprovativos dos seguros previstos neste diploma devem ser exibidos às autoridades competentes, sempre que por estas sejam solicitados.

20 — Aos órgãos locais da DGAM e demais entidades com jurisdição nas respectivas áreas de exercício compete fiscalizar se os operadores dispõem do seguro previsto no presente anexo.

Decreto-Lei n.º 270/2003

de 28 de Outubro

1 — As Directivas n.ºs 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, todas do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro, conjunto a que é comum atribuir a designação «pacote ferroviário I», cuja aprovação representou um marco no desenvolvimento da política comunitária para o sector ferroviário e a que o presente decreto-lei vem dar transposição, orientam-se no sentido de introduzir mecanismos de mercado no tradicionalmente fechado sector do transporte ferroviário.

As soluções que aquelas directivas prevêm consagram a separação vertical entre as actividades de gestão da infra-estrutura ferroviária e de operação de transporte ferroviário, com ênfase para a necessidade de assegurar o equilíbrio financeiro do gestor da infra-estrutura; a concessão às empresas de transporte ferroviário europeias de direitos de acesso às redes dos vários Estados

membros em casos específicos; a adopção de critérios gerais comuns no licenciamento do acesso à actividade de transporte ferroviário, acompanhada da criação de um modelo uniforme de licença europeia, com vista ao mútuo reconhecimento das empresas de transporte ferroviário, e a publicitação junto dos operadores, pelos gestores da infra-estrutura, das características da mesma, nomeadamente da capacidade oferecida, bem como das condições da mesma e do seu preço.

2 — A reconfiguração institucional do sector ferroviário português teve o seu primeiro passo em 1997 com a desintegração vertical da empresa única então existente, nas actividades de gestão da infra-estrutura ferroviária e de operação do transporte ferroviário. O desiderato foi atingido através da cisão da CP, E. P., e da consequente criação da REFER, E. P., que assumiu as funções de gestora da infra-estrutura. Em 1998 foi criada a entidade reguladora, o Instituto Nacional do Transporte Ferroviário (INTF), a quem foi atribuída a missão de assegurar o equilibrado funcionamento do mesmo num novo cenário de multiplicidade de actores. Estavam, assim, criadas as condições necessárias ao acesso à infra-estrutura ferroviária de outros operadores para além do operador histórico, o que não significou, contudo, qualquer imediata liberalização do mercado de transporte ferroviário, tradicionalmente associado ao conceito de serviço público.

O primeiro passo no sentido dessa liberalização veio a ser dado pelo Decreto-Lei n.º 60/2000, de 19 de Abril, relativo ao transporte internacional efectuado sob certas condições, mas tratou-se ainda de um passo modesto. Uma vez que Portugal dispõe já de um modelo institucional conforme ao agora consagrado no normativo comunitário, as alterações a introduzir, por força da transposição do «pacote ferroviário I», inscrevem-se no sentido do aprofundamento da reforma iniciada em 1997 sem darem azo à necessidade de alterações substanciais no desenho institucional do sector, reflectindo-se directamente na criação de condições para o aparecimento de novos operadores.

Neste plano, o sector do transporte ferroviário de passageiros conta já com dois operadores, a CP, E. P., e a FERTAGUS, S. A., que exercem a respectiva actividade na qualidade de concessionárias de um serviço público, sendo totalmente independentes quer entre si, quer face à entidade reguladora, quer ainda perante o gestor da infra-estrutura, a qual, em determinadas vias, é utilizada por ambos.

3 — A transposição assegurada pelo presente decreto-lei do «pacote ferroviário I» vem acentuar as obrigações do gestor da infra-estrutura como agente-pivô do desenvolvimento do sector ferroviário e promover a liberalização progressiva, criando-se condições mais favoráveis ao aparecimento de novos operadores e de novos serviços.

São reforçados os poderes da entidade reguladora, com realce para a complementaridade da regulação e da fiscalização. O estatuto de independência sectorial, em relação a operadores e gestor da infra-estrutura, que, desde a sua origem, caracteriza o INTF assegura a necessária isenção no exercício de competências de fiscalização. Atribui-se por isso a esse Instituto, em estreita articulação com as competências de fiscalização, uma geral competência de apreciação de recursos de decisões do gestor da infra-estrutura, para cuja interposição é conferida legitimidade aos interessados nas decisões que, em cada um dos pontos, possam ser toma-

das. O INTF apreciará ainda, em geral, queixas de interessados que considerem ter sido lesados no âmbito positivo do presente decreto-lei. No que particularmente respeita ao acesso em condições equitativas e não discriminatórias, pode o INTF (na sequência de queixa, ou adquirindo oficiosamente notícia do facto) injuntivamente determinar a concessão de acesso quando os obrigados a isso o tenham injustificadamente denegado.

Actuará o INTF, ainda, como instância de supervisão em matéria de contratualização entre o gestor da infra-estrutura e os operadores, mantendo também o pleno exercício do seu papel de autoridade licenciadora de empresas de transporte ferroviário nacionais e comunitárias, para efeitos de prestação de serviços de transporte internacional e nacional no território nacional e, ainda, de autoridade emissora de certificados de segurança.

4 — Cabe salientar ainda dois pontos fundamentais.

A tarifação pela utilização da infra-estrutura ferroviária assume um papel central na revitalização do sector e na viabilização das empresas do mesmo. Importa assegurar ao gestor da infra-estrutura um nível de receitas que remunere de forma adequada a sua actividade regular, sem incorporar qualquer renda monopolista que possa onerar de forma excessiva os operadores de transporte ferroviário. Noutra perspectiva, o momento de liberalização do mercado impõe, nesta como noutras matérias, a adopção de regras uniformes que assegurem um tratamento equitativo e não discriminatório dos vários operadores que coexistem na rede nacional. O presente decreto-lei fixa, a esse propósito, o quadro geral que propicia a obtenção daqueles resultados e confere ao INTF o encargo quer de emitir a regulamentação necessária à concretização do quadro geral quer um papel de resolução de diferendos quanto à forma de aplicação do normativo em causa.

É também evidente a importância de que se reveste o procedimento de repartição da capacidade da infra-estrutura ferroviária: num cenário em que se pretende que a infra-estrutura ferroviária seja utilizada por diversos operadores, é necessário gerir distributivamente a capacidade disponível, estabelecendo-se obrigações estritas de informação, isenção e não discriminação. Do correcto cumprimento daquelas obrigações depende, a um tempo, a salvaguarda da concorrência no quadro da prestação de serviços de transporte ferroviário e o desenvolvimento dos caminhos de ferro comunitários, por via da promoção da necessidade de manter e melhorar os níveis de fiabilidade dos próprios serviços prestados e permitir uma utilização eficaz da infra-estrutura. Dessa forma, a garantia de que o acesso à rede se faça de forma transparente e não discriminatória obtém-se por duas vias: a via geral da determinação do conteúdo do «directório da rede» (que condensa um complexo informativo, necessariamente público, de caracterização da infra-estrutura) e a via particular da dinâmica do próprio processo de repartição tendente à satisfação e coordenação de todos os pedidos de utilizador e de tráfego.

5 — Um enquadramento jurídico-económico que promova o desenvolvimento do caminho de ferro pela abertura a novos operadores, nomeadamente no transporte de mercadorias, exige a sujeição de todos os actores às regras de concorrência nacionais e comunitárias. Corresponde isso ao objectivo do Programa do XV Governo Constitucional de «desenvolvimento do quadro legal que facilite o acesso ao mercado de operadores de transporte

de mercadorias no sector ferroviário, bem como dos apropriados mecanismos de incentivos». A aplicação das regras de concorrência constitui uma garantia adicional, a par das disposições específicas quanto ao direito de acesso e à obrigação de tratamento não discriminatório e equitativo, de que a liberalização agora operada não será comprometida por práticas anticoncorrenciais, e no próprio «pacote ferroviário 1» vai sublinhada a complementaridade entre a regulação sectorial e a defesa da concorrência, no passo em que se impõe uma obrigação de fiscalização da concorrência nos mercados dos serviços ferroviários.

6 — A homogeneidade substantiva das matérias abarcadas pelas três directivas a que se dá transposição com o presente decreto-lei ditou a opção pela preparação de um *corpus* único de texto legislativo. A boa técnica legislativa desaconselha a dispersão desnecessária e a proliferação de diplomas avulsos quando nada justifique essa (des)arrumação.

No caso presente, todos os pontos tratados cumprem um mesmo objectivo sectorial e todos são interdependentes (por isso, aliás, se diz que o conjunto dessas obrigações, comunitariamente impostas, integra um único «pacote»). De facto, existem conexões horizontais de referência recíproca entre todas as matérias tratadas, e tudo isso serve um determinado modelo de sector, uma dada orientação em sede de concorrência, uma particular visão do que deve ser a regulamentação dos transportes ferroviários no espaço comunitário, além disso (e também por isso), a plena compreensão de um capítulo não dispensa, por vezes, o cotejo com outro ou outros. O que determina ainda que todas essas normas, de teor substantivo, possam convergir num mesmo regime de fiscalização e aplicação de sanções, evitando assim as reiteraões prolixas, e confusas, que decorreriam de haver normas diversas, em diversos locais legislativos, para tratar da mesma coisa.

Para além disso, a condensação num diploma único facilita muito a cognoscibilidade, da parte dos operadores do sector (em sentido lato), do conjunto das obrigações a que estão sujeitos e dos direitos que lhes são atribuídos, além de lhes possibilitar uma visão daquela articulação de todo o complexo normativo.

Isto justificou a opção. Todos os pontos que, sendo directamente transposição das obrigações que as Directivas n.ºs 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE ou que, aproveitando o ensejo e a filosofia, reclamariam que a intervenção normativa se desse com força de lei constam do presente decreto-lei, por isso, para lá desse texto, caberá apenas a produção regulamentar da entidade reguladora do sector ferroviário nacional, que vai especificamente prevista e se destina à concretização de certos pontos para os quais se julgou adequada essa forma de produção de normas.

Face, aliás, às matérias agora integradas no presente decreto-lei, impôs-se a revogação do Decreto-Lei n.º 60/2000, de 19 de Abril, e do Regulamento n.º 19/2000, do INTF, uma vez que haveria com esses diplomas uma total sobreposição de âmbito de disciplina normativa, perdendo os mesmos acuidade autónoma, assim como se afiguram desajustados às novas soluções introduzidas pelas Directivas n.ºs 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, a que agora se dá transposição.

Foi realizada consulta pública nos termos do Decreto-Lei n.º 185/94, de 5 de Julho.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente diploma define as condições de prestação dos serviços de transporte ferroviário por caminho de ferro e de gestão da infra-estrutura ferroviária sobre a qual os mesmos são prestados, dispondo, nomeadamente, sobre:

- a*) Serviços liberalizados e concessionados;
- b*) Acesso à actividade de transporte ferroviário;
- c*) Acesso e trânsito na rede nacional;
- d*) Poderes da entidade reguladora;
- e*) Atribuições e financiamento do gestor da infra-estrutura;
- f*) Repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária;
- g*) Tarificação pelo uso da infra-estrutura ferroviária;
- h*) Segurança;
- i*) Promoção e defesa da concorrência.

2 — O disposto no presente diploma não prejudica a aplicação da legislação nacional e comunitária de defesa da concorrência às empresas e actividades a ele sujeitas.

Artigo 2.º

Exclusão do âmbito de aplicação

1 — Estão excluídos:

- a*) Do âmbito de aplicação do presente diploma os ramais privados, cuja utilização esteja reservada ao respectivo proprietário para as suas próprias actividades de transporte de mercadorias;
- b*) Do âmbito de aplicação das secções IV, V e VI do capítulo IV as redes autónomas constantes do anexo I ao presente diploma.

2 — Estão igualmente excluídas:

- a*) Do âmbito de aplicação do presente diploma, as empresas que operem numa rede sem ligação física a qualquer outra, com material circulante próprio, desde que efectuem apenas transporte de mercadorias;
- b*) Do âmbito de aplicação do presente diploma as empresas que prestem, em exclusivo, serviços de transporte urbano, suburbano e regional de passageiros nas redes referidas na alínea *b*) do n.º 1, sem prejuízo do disposto nos capítulos III e VI;
- c*) Do âmbito de aplicação do presente diploma, com excepção dos capítulos III e VI, que se lhes aplicam, as empresas que efectuem apenas transporte de mercadorias, em ramais privados, com tracção própria;

- d*) Do âmbito de aplicação do capítulo IV as empresas cuja actividade se limite, em absoluto, à exploração de serviços de transporte urbano, suburbano ou regional de passageiros, ou de transporte regional de mercadorias, quando sejam também detentoras da infra-estrutura em que operam.

3 — Nas redes abrangidas pela alínea *b*) do n.º 1 a disciplina das matérias de atribuição de capacidade e tarifação pela utilização da infra-estrutura constará de instrumento contratual, o qual será objecto de notificação ao Instituto Nacional do Transporte Ferroviário (INTF), nos termos e para os efeitos a prever em regulamento a emitir por esta entidade.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a*) «Admissão técnica» o procedimento pelo qual é permitida a circulação de material circulante ferroviário, depois de avaliada a sua conformidade com requisitos previamente estabelecidos;
- b*) «Agrupamento internacional» qualquer associação de pelo menos duas empresas de transporte ferroviário estabelecidas em diferentes Estados membros da União Europeia, com vista a fornecer serviços de transporte internacional entre Estados membros;
- c*) «Certificado de segurança» o documento que atesta a capacidade específica da empresa de transporte ferroviário para operar cumprindo todas as regras de segurança num determinado itinerário e para um determinado tipo de serviço;
- d*) «Custos de exploração da infra-estrutura» os custos directamente associados às actividades de gestão, manutenção, conservação e disponibilização da infra-estrutura;
- e*) «Directório da rede» o documento onde se enunciam as características da infra-estrutura e as condições de acesso à mesma, os princípios de tarifação e o tarifário e a especificação dos princípios e critérios de repartição e utilização da capacidade da infra-estrutura;
- f*) «Direito de acesso» o direito de uma empresa de transporte ferroviário a aceder a e a prestar serviço em uma dada infra-estrutura;
- g*) «Direito de trânsito» o direito de uma empresa de transporte ferroviário a fazer uso de uma dada infra-estrutura para prestação de serviços de transporte internacional ferroviário que impliquem atravessamento do território português;
- h*) «Empresa de transporte ferroviário» uma empresa detentora de licença cuja actividade principal consiste na prestação de serviços de transporte de mercadorias e ou de passageiros por caminho de ferro, assegurando obrigatoriamente a tracção, aí se compreendendo empresas que prestem apenas serviços de tracção;
- i*) «Gestor da infra-estrutura» a entidade responsável por assegurar a disponibilização da infra-estrutura e gerir a respectiva capacidade, assegurando a gestão dos sistemas de comando, controlo de

circulação e segurança e assegurando ainda a renovação e manutenção da infra-estrutura e também a construção, instalação e readaptação desta;

- j) «Infra-estrutura ferroviária» o conjunto de todas as instalações fixas respeitantes às vias principais e de serviço e às estações necessárias à realização da circulação ferroviária, incluindo edifícios afectos ao serviço das infra-estruturas, bem como o conjunto dos elementos referidos na parte A do Regulamento n.º 1108/70/CEE;
- l) «Licença» a autorização concedida a uma empresa, mediante a qual esta fica habilitada para o exercício da actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário;
- m) «Operador de transporte ferroviário» qualquer empresa de transporte ferroviário habilitada com certificado de segurança;
- n) «Parte da infra-estrutura ferroviária nacional que integra a rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias» o conjunto das linhas, ramais e portos constantes do anexo II ao presente diploma;
- o) «Ramal privado» a infra-estrutura ferroviária de uso privativo do seu detentor, com ligação a uma rede;
- p) «Rede» a infra-estrutura ferroviária explorada por um gestor de infra-estrutura e ou por ele gerida;
- q) «Serviços concessionados» os serviços que só podem ser efectuados ao abrigo de concessão ou delegação, nos termos da lei;
- r) «Serviços liberalizados» os serviços que podem ser efectuados por qualquer empresa, desde que reúna as condições enunciadas no presente diploma;
- s) «Transporte ferroviário internacional de mercadorias» o transporte em que a composição atravessa pelo menos uma fronteira de um Estado membro, podendo a composição ser aumentada e ou diminuída e as diversas secções da mesma ter diferentes origens ou destinos, desde que todos os vagões atravessem, pelo menos, uma fronteira;
- t) «Transporte ferroviário internacional» o transporte por caminho de ferro que, implicando o atravessamento de fronteiras de toda a composição, se desenvolva parcialmente em território português;
- u) «Transporte combinado» o transporte no qual o camião, o reboque, o semi-reboque, com ou sem tractor, a caixa móvel ou o contentor, sendo este de, pelo menos, 20 pés, utilizem sucessivamente dois ou mais modos de transporte, um dos quais o ferroviário;
- v) «Transporte regional» o transporte destinado a dar resposta às necessidades de uma região;
- x) «Transporte urbano e suburbano» o transporte destinado a dar resposta às necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, bem como às necessidades de transporte entre esse centro ou essa aglomeração e os respectivos subúrbios.

CAPÍTULO II

Serviços liberalizados e concessionados

Artigo 4.º

Serviços liberalizados e concessionados

1 — Constituem serviços liberalizados:

- a) O transporte ferroviário internacional efectuado por agrupamentos internacionais, nos termos previstos no capítulo IV;
- b) O serviço de transporte ferroviário internacional de mercadorias na parte nacional da rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias efectuado por empresas que devam considerar-se estabelecidas num Estado membro da União Europeia à data da realização do transporte, bem como o transporte ferroviário de mercadorias para prestação de serviços de transporte combinado internacional de mercadorias, nos termos previstos no capítulo IV;
- c) O transporte ferroviário de mercadorias exclusivamente realizado em território nacional, sem prejuízo do disposto no n.º 3;
- d) O transporte ferroviário de passageiros realizado em território nacional, que seja meramente ocasional, ou com fins exclusivamente turísticos ou históricos.

2 — Constitui serviço concessionado, ficando sujeito a concessão ou delegação, nos termos previstos na lei, o serviço público de transporte ferroviário de passageiros no território nacional.

3 — Podem ainda ser sujeitos a concessão ou delegação, nos termos previstos na lei, serviços de transporte de mercadorias quando se verifique os pressupostos constantes do n.º 4 do artigo 2.º da Lei n.º 10/90, de 17 de Março.

4 — A prestação dos serviços referidos nas alíneas c) e d) será efectuada por empresas devidamente licenciadas para o efeito, estabelecidas em Portugal ou noutro Estado membro em cuja ordem jurídica sejam reconhecidos direitos idênticos às empresas nacionais.

5 — As condições e limites da prestação dos serviços de transporte ferroviário de passageiros realizados em território nacional, que sejam meramente ocasionais, ou com fins exclusivamente turísticos ou históricos, serão definidos pelo INTF.

CAPÍTULO III

Acesso à actividade de transporte ferroviário

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 5.º

Licença de acesso à actividade

1 — O presente capítulo define as condições do acesso à actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário.

2 — Todas as empresas abrangidas pelo presente diploma que explorem ou pretendam explorar serviços de transporte ferroviário devem ser titulares de uma licença adequada, emitida pela entidade competente, nos termos previstos no presente capítulo.

3 — É proibida a prestação de serviços de transporte ferroviário sem a titularidade de licença válida, ou fora do âmbito da mesma.

4 — As licenças para o exercício da actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário são emitidas por tipo de serviço e pelo prazo a que se refere o n.º 4 do artigo 13.º

5 — Existem, nomeadamente, os seguintes tipos de licença:

- a) Licença de serviço de transporte ferroviário de passageiros urbano e suburbano;
- b) Licença de serviço de transporte ferroviário de passageiros regional;
- c) Licença de serviço de transporte ferroviário de passageiros nacional;
- d) Licença de serviço de transporte ferroviário de passageiros internacional;
- e) Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias suburbano;
- f) Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias regional;
- g) Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias nacional;
- h) Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias internacional.

Artigo 6.º

Entidade emitente

1 — A entidade competente para a emissão de licenças para o exercício da actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário é o INTF.

2 — Os actos relativos a licenciamento são notificados aos requerentes e divulgados publicamente nos seus elementos essenciais, sem prejuízo do sigilo comercial das empresas requerentes, na 2.ª série do *Diário da República*.

3 — Para efeitos do número anterior, o sigilo comercial abrange todas as informações relativas à empresa requerente que não estejam sujeitas a qualquer forma de registo ou publicidade obrigatória, que não sejam ou não tenham caído no conhecimento público ou que não tenham sido publicitadas em virtude da prática de um acto judicial.

4 — O custo da publicação referida no número anterior corre por conta dos requerentes.

5 — Sem prejuízo do disposto no presente capítulo, cabe ao INTF, por via de regulamento, estabelecer os procedimentos necessários para obtenção de licença e as metodologias a adoptar na avaliação do cumprimento dos requisitos referidos no n.º 1 do artigo 8.º

Artigo 7.º

Entidades requerentes

1 — Podem requerer uma licença de acesso à actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário as empresas estabelecidas em Portugal.

2 — A obtenção de licença depende do cumprimento dos requisitos exigíveis nos termos do presente capítulo e, em geral, da observância das disposições legais e regulamentares aplicáveis.

Artigo 8.º

Condições gerais da licença

1 — As licenças são concedidas somente a empresas que preencham os requisitos de idoneidade, capacidade financeira e capacidade técnica e que assegurem a cobertura da sua responsabilidade civil nos termos previstos no presente capítulo.

2 — A licença não dispensa as empresas de transporte ferroviário do estrito cumprimento de todas as normas que lhes sejam aplicáveis e, nomeadamente, das relativas:

- a) Às condições técnicas e operacionais do serviço ferroviário;
- b) Às condições de segurança respeitantes ao pessoal, ao material circulante e à organização interna da empresa;
- c) À protecção aos utilizadores, bem como às condições de saúde, segurança e outros direitos sociais dos trabalhadores e dos utilizadores.

3 — A titularidade de licença válida é condição necessária, embora não suficiente, de obtenção de acesso à infra-estrutura.

4 — As licenças validamente emitidas por outros Estados membros da União Europeia são válidas em território nacional, conferindo os mesmos direitos que as emitidas para empresas nacionais.

SECÇÃO II

Requisitos

Artigo 9.º

Idoneidade

1 — O requisito de idoneidade deve ser preenchido pelas empresas e pelas pessoas responsáveis pela sua gestão, nomeadamente administradores, directores ou gerentes.

2 — Para efeitos do disposto no presente diploma, não são consideradas idóneas:

- a) As pessoas que tenham sido declaradas, por sentença transitada em julgado, falidas ou responsáveis pela falência de empresas cujo domínio hajam assegurado ou de que tenham sido administradoras, directoras ou gerentes;
- b) As pessoas que tenham desempenhado as funções referidas na alínea anterior em empresas cuja falência haja sido prevenida, suspensa ou evitada por concordata, reconstituição empresarial, reestruturação financeira ou meio equivalente, nos dois anos anteriores à apresentação do pedido de licença;
- c) As empresas cuja falência haja sido prevenida, suspensa ou evitada por concordata, reconstituição empresarial, reestruturação financeira ou meio equivalente, nos cinco anos anteriores à apresentação do pedido de licença;
- d) As pessoas que tenham sido, por sentença transitada em julgado, condenadas por crime de abuso de confiança, burla, burla qualificada, burla relativa a seguros, atentado à segurança de transporte por ar, água ou caminho de ferro, infidelidade, insolvência ou favorecimento de credores;

- e) As pessoas ou empresas que hajam sido condenadas pela prática de contra-ordenação de reconhecida gravidade respeitante à actividade ferroviária, por decisão definitiva ou sentença transitada em julgado, no ano anterior à apresentação do pedido de licença;
- f) As pessoas ou empresas que hajam sido condenadas, em matéria laboral, pela prática de contra-ordenação muito grave, ou pela prática reincidente de contra-ordenação grave, por decisão definitiva ou sentença transitada em julgado, nos dois anos anteriores à apresentação do pedido de licença;
- g) As pessoas ou empresas condenadas por infracção de legislação aduaneira, por decisão definitiva ou sentença transitada em julgado, nos cinco anos anteriores à apresentação do pedido de licença, quando as mesmas pretendam efectuar transportes de mercadorias transfronteiriços sujeitos àquela legislação.

Artigo 10.º

Capacidade financeira

1 — O requisito de capacidade financeira considera-se preenchido desde que a empresa demonstre possuir a liquidez geral e a solvabilidade necessárias ao cumprimento das suas obrigações efectivas e potenciais, avaliadas segundo previsões realistas, pelo menos pelo período de um ano.

2 — Considerar-se-á, em qualquer caso, que a empresa não apresenta a capacidade financeira requerida quando os pagamentos de impostos ou encargos sociais devidos pela sua actividade se encontrem em atraso, nos termos da legislação aplicável.

Artigo 11.º

Capacidade técnica

O requisito de capacidade técnica considera-se preenchido desde que:

- a) A empresa possua uma organização de gestão e experiência e ou os conhecimentos necessários para exercer um controlo de exploração e supervisão seguros e eficazes, no que se refere ao tipo de serviços a prestar;
- b) O pessoal responsável pela segurança ou com funções relevantes para a segurança, designadamente os maquinistas, esteja devidamente habilitado para o exercício das suas funções;
- c) O pessoal, o material circulante e a organização da empresa transportadora sejam de natureza a conferir aos serviços prestados um elevado nível de segurança.

Artigo 12.º

Seguro de responsabilidade civil

1 — Os riscos decorrentes da actividade das empresas de transporte ferroviário e, nomeadamente, os relacionados com acidentes que causem danos aos passageiros, à infra-estrutura, à bagagem, à carga, ao correio e a terceiros devem estar cobertos por um seguro de responsabilidade civil.

2 — O capital seguro do seguro referido no número anterior não pode, em qualquer caso, ser inferior a

€ 10 000 000, sendo as demais condições, incluindo as relativas à actualização dos capitais seguros, fixadas por portaria conjunta dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação, a emitir no prazo de 30 dias após a entrada em vigor do presente diploma.

3 — Os requerentes devem apresentar uma minuta da apólice a subscrever, de cujo teor resulte ser inequívoco o cumprimento do disposto nos números anteriores, bem como a adequação entre o âmbito geográfico da apólice e aquele em que se desenvolve a actividade.

SECÇÃO III

Do licenciamento

Artigo 13.º

Pedido de licença

1 — O pedido de licença para o exercício da actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário é apresentado ao INTF.

2 — O INTF, no prazo de 90 dias úteis a contar da apresentação do pedido ou, sendo esse o caso, a contar da recepção de toda a informação necessária ou da documentação complementar solicitada à empresa requerente, decide o pedido.

3 — A falta de decisão no prazo importa indeferimento tácito do pedido.

4 — A licença é emitida por um prazo máximo de cinco anos, renovável.

5 — Da licença consta o prazo para início da actividade.

6 — A renovação da licença depende da verificação do cumprimento dos mesmos requisitos necessários à sua emissão.

7 — O modelo da licença será aprovado por portaria do ministro da tutela no prazo de 30 dias após a entrada em vigor do presente diploma.

Artigo 14.º

Instrução do pedido

1 — O pedido é instruído com a informação que permita a verificação dos requisitos definidos no presente diploma.

2 — Para efeitos do número anterior o pedido deve ser acompanhado, nomeadamente, com os seguintes elementos:

- a) Relatórios e contas dos últimos três exercícios, incluindo a demonstração dos fluxos de caixa, aprovados nos termos da legislação aplicável;
- b) Recursos financeiros disponíveis, nomeadamente depósitos bancários, adiantamentos concedidos sobre contas correntes e empréstimos;
- c) Fundos e elementos do activo mobilizáveis a título de garantia;
- d) Fundos financeiros gerados pela actividade;
- e) Investimentos relevantes, nomeadamente com a aquisição de veículos, terrenos, edifícios, instalações e material circulante, incluindo os adiantamentos por conta, qualquer que seja a sua natureza;
- f) Encargos sobre o património da empresa;
- g) Plano de investimentos e respectivas fontes de financiamento, designadamente relativo ao material circulante;

- h) Indicação dos estabelecimentos, instalações e restantes bens, pertencentes ou não à empresa requerente, afectos à actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário;
- i) Demonstração de que a empresa possui estruturas de organização e gestão compatíveis com a actividade que se propõe desenvolver;
- j) Os procedimentos, sistemas e equipamentos afectos em permanência para a realização, a monitorização e o controlo da execução da actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário;
- l) Demonstração da forma como a empresa efectua a gestão do material circulante que integre os seus comboios, no que respeita, nomeadamente, à monitorização do desempenho, à identificação das entidades prestadoras de serviços de manutenção ou vigilância, ao controlo e supervisão da realização da manutenção e vigilância em serviço e às autorizações de circulação;
- m) Demonstração da forma como a empresa selecciona, recruta, forma, credencia e gere o pessoal necessário para a realização de comboios e, designadamente, o pessoal responsável pela condução, pelo acompanhamento da condução, pela inspecção do material circulante em trânsito, pela preparação e ensaio de composições e pela manobra;
- n) Demonstração da forma como a empresa executa e mantém o sistema de gestão da segurança;
- o) Demonstração da forma como a empresa controla a aplicação de regras técnicas de segurança e procedimentos para situações de emergência.

3 — Quando a empresa não possa apresentar relatórios e contas aprovados, relativos a três exercícios, por ter iniciado há menos tempo a actividade, o pedido deve ser instruído com os relatórios e contas que hajam sido aprovados, acompanhados de contas previsionais, sendo que a empresa, quando não tenha ainda iniciado actividade ou cumprido um ano de actividade, deve prestar informações tão completas quanto possível, por apresentação, nomeadamente, de contas previsionais e, quando existam, de balanços e demonstrações de resultados.

4 — Nos casos previstos no número anterior, ficam as empresas obrigadas a apresentar contas anuais, logo que disponíveis.

5 — O INTF pode solicitar que a instrução seja acompanhada de relatório de análise aos documentos apresentados para efeitos de demonstração da capacidade financeira e técnica, efectuado por entidade independente e idónea.

6 — Os custos decorrentes da aplicação do número anterior correm por conta do requerente.

7 — Caso o pedido não seja instruído com todas as informações e documentos necessários, o INTF notificará o requerente para suprir a deficiência em prazo não superior a 30 dias úteis.

Artigo 15.º

Recusa de concessão da licença

A licença será recusada sempre que:

- a) O pedido esteja incompleto, após o prazo concedido para suprir a deficiência;

- b) A instrução do pedido enferme de inexactidões ou falsidades;
- c) Não se considere verificado qualquer dos requisitos exigíveis.

Artigo 16.º

Caducidade da licença

A licença caduca:

- a) Nos prazos e termos nela fixados;
- b) Se o requerente a ela expressamente renunciar;
- c) Se a empresa for dissolvida.

Artigo 17.º

Revogação e suspensão da licença

1 — A licença pode ser revogada com fundamento em algum dos seguintes factos:

- a) A obtenção da licença por meio de falsas declarações ou outros expedientes ilícitos, independentemente de sanções penais que ao caso caibam;
- b) O incumprimento superveniente dos requisitos referidos no n.º 1 do artigo 8.º;
- c) Modificação não autorizada do seguro previsto no artigo 12.º;
- d) Incumprimento das obrigações referidas no n.º 2 do artigo 8.º;
- e) Inobservância das condições de segurança expressas na admissão técnica do material circulante;
- f) Verificação de falhas graves ou reiteradas no desempenho do material circulante ou dos equipamentos relevantes para a segurança, imputáveis às operações de manutenção;
- g) Violação da obrigação de informação;
- h) Oposição ao exercício da fiscalização;
- i) Cessação das actividades da empresa por período superior a seis meses;
- j) Incumprimento do prazo para início da actividade;
- l) O desrespeito pela empresa dos acordos aplicáveis ao transporte internacional ferroviário que vinculem o Estado Português ou das normas legais nacionais aplicáveis, designadamente as relativas a obrigações aduaneiras e fiscais;
- m) O incumprimento da obrigação de apresentação de contas prevista no n.º 4 do artigo 14.º;
- n) A verificação das alterações a que se refere o n.º 1 do artigo 18.º

2 — Sempre que a ocorrência de uma das situações previstas no número anterior não seja suficientemente grave para determinar a revogação da licença, pode o INTF decidir a respectiva suspensão.

3 — O acto que determina a suspensão da licença fixa a duração da suspensão e os pressupostos de cuja verificação depende a cessação da mesma.

4 — Uma licença pode ser revogada ou suspensa parcialmente, quando as causas que justificam a revogação ou a suspensão se verificarem apenas relativamente a parte das actividades de prestação de serviços de transporte ferroviário para que a empresa está licenciada.

5 — A licença poderá conter disposições específicas relativas à sua suspensão ou revogação.

6 — Quando uma licença for suspensa ou revogada devido à falta superveniente dos requisitos relativos à capacidade financeira, o INTF pode emitir uma licença

temporária, cuja duração não poderá exceder seis meses, desde que se mostre garantido o cumprimento das condições de segurança.

7 — Quando o INTF considerar que existem dúvidas quanto ao respeito dos requisitos de idoneidade, de capacidade financeira ou de capacidade técnica por uma empresa de transporte ferroviário à qual tenha sido concedida uma licença por outro Estado membro da União Europeia, ou que, quanto à mesma, ocorra qualquer outra das circunstâncias previstas no n.º 1 transmitirá essas dúvidas à entidade emitente.

8 — Quando ocorram acontecimentos respeitantes à empresa licenciada que tenham impacte no conteúdo da licença, sem que, contudo, constituam fundamento de revogação ou suspensão, pode a mesma ser alterada por forma a reflectir essas alterações; dos acontecimentos referidos não pode resultar diminuição do nível de cumprimento dos requisitos.

9 — Sem prejuízo dos casos comprovadamente urgentes, os actos de suspensão ou de revogação de licenças praticados pelo INTF estão sujeitos à tramitação prevista no Código do Procedimento Administrativo, nomeadamente no que respeita ao direito de audiência prévia dos interessados.

10 — A suspensão ou revogação de licenças, bem como a concessão de licenças provisórias, são comunicadas de imediato pelo INTF à Comissão Europeia.

Artigo 18.º

Obrigações de informação

1 — Quaisquer alterações que possam afectar o cumprimento dos requisitos de idoneidade, capacidade financeira ou capacidade técnica deverão ser comunicadas pelas empresas ao INTF, nomeadamente:

- a) Quando uma empresa titular de licença tenha pendente contra si um processo de recuperação de empresa ou de falência;
- b) Quando ocorra alteração relevante da situação jurídica de uma empresa titular de licença, designadamente em caso de fusão, aquisição ou cessação de estabelecimento.

2 — A comunicação a que se refere o número anterior deve ser efectuada num prazo nunca superior a cinco dias úteis sobre a data de verificação do facto.

3 — Só em casos devidamente justificados, nomeadamente pela natureza absolutamente imprevista ou incontrolável das circunstâncias, pode a comunicação a que se referem os números anteriores ser feita dentro de um prazo mais curto ou apenas após a verificação do facto ou circunstância relevante.

4 — Nos casos referidos no n.º 1, o INTF pode proceder à reapreciação da idoneidade, capacidade financeira e capacidade técnica da empresa podendo alterar, revogar ou suspender a licença.

5 — Sem prejuízo da obrigação de comunicação prevista nos números anteriores, as empresas licenciadas no âmbito do presente diploma devem facultar, anualmente, informação que permita averiguar da manutenção do cumprimento dos requisitos de idoneidade, técnicos e financeiros.

Artigo 19.º

Taxas

1 — Pela prática de actos relativos a licenças, nos termos do presente capítulo, bem como pelo período de validade das mesmas, são devidas taxas.

2 — As taxas a que se refere o número anterior constituem receita própria do INTF e o seu montante e forma de pagamento é definido por portaria conjunta dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação, a publicar no prazo de 30 dias após a entrada em vigor do presente diploma.

CAPÍTULO IV

Acesso e trânsito na rede nacional

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 20.º

Direitos de acesso e trânsito

1 — É concedido o direito de acesso à infra-estrutura ferroviária nacional às empresas nacionais de transporte ferroviário para exploração de transporte de passageiros no território nacional.

2 — É concedido o direito de acesso à infra-estrutura ferroviária nacional às empresas nacionais de transporte ferroviário para prestação do serviço de transporte ferroviário de mercadorias no território nacional.

3 — São concedidos os direitos de acesso e trânsito na infra-estrutura ferroviária nacional a agrupamentos internacionais cuja composição integre uma empresa estabelecida em Portugal para prestação de serviços de transporte ferroviário internacional.

4 — É concedido o direito de trânsito na infra-estrutura ferroviária nacional a agrupamentos internacionais para a prestação de serviços de transporte ferroviário internacional entre Estados membros da União Europeia em que se encontrem estabelecidas as empresas que os constituam.

5 — É concedido o direito de acesso à infra-estrutura ferroviária nacional às empresas de transporte ferroviário para prestação de serviços de transporte combinado internacional de mercadorias.

6 — São concedidos, em condições equitativas, direitos de acesso e trânsito na infra-estrutura ferroviária nacional às empresas de transporte ferroviário, para prestação de serviços de transporte ferroviário internacional de mercadorias.

7 — Até 15 de Março de 2008, os direitos previstos no número anterior são concedidos apenas para a parte da infra-estrutura ferroviária nacional que integra a rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias.

Artigo 21.º

Exercício dos direitos de acesso e trânsito

1 — O exercício dos direitos de acesso e trânsito na infra-estrutura ferroviária nacional depende da celebração, com o gestor da infra-estrutura ferroviária utilizada, dos acordos, públicos ou privados, sobre matérias administrativas, técnicas e financeiras necessários para regular as questões de controlo e de segurança do tráfego relativas a esse transporte.

2 — As condições que regulam esses acordos devem ter um carácter não discriminatório e obedecerão a todas

as disposições legais e regulamentares aplicáveis em matéria de repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, aplicação de tarifas pela utilização da infra-estrutura ferroviária e certificação de segurança.

3 — Os acordos, necessariamente reduzidos a escrito, são notificados obrigatoriamente ao INTF.

Artigo 22.º

Serviços e acesso aos serviços de terminais e portos

1 — O acesso pela rede e a prestação, nos terminais e portos que sirvam, ou possam servir, mais de um cliente final, de serviços relacionados com o exercício dos direitos referidos no artigo 20.º são concedidos a todas as empresas de transporte ferroviário de forma não discriminatória, não podendo estar sujeitos a restrições, a menos que existam alternativas viáveis em condições de mercado para os requerentes ou partes interessadas em causa.

2 — As empresas ou entidades, públicas ou privadas, que explorem as instalações ou prestem os serviços referidos no número anterior estão obrigadas a conceder acesso aos interessados e a prestar-lhes esses serviços em condições equitativas e não discriminatórias.

3 — Em caso de incumprimento do disposto no número anterior pode o INTF impor as obrigações específicas previstas no artigo 73.º

SECÇÃO II

Responsabilidades do gestor da infra-estrutura

Artigo 23.º

Cooperação internacional

1 — O gestor da infra-estrutura deve cooperar com outros gestores de infra-estrutura envolvidos no sentido de viabilizar o funcionamento eficiente dos serviços ferroviários que utilizem mais de uma rede de infra-estrutura.

2 — O gestor da infra-estrutura deve, em especial, procurar garantir a maior competitividade possível do transporte ferroviário internacional de mercadorias e assegurar uma utilização eficaz da rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias, definida no artigo 10.º-A da Directiva n.º 91/440/CE, com a redacção da Directiva n.º 2001/12/CE.

3 — Para esse efeito, o gestor da infra-estrutura pode participar em organizações conjuntas com outros gestores de infra-estruturas ferroviárias ou estabelecer outros meios adequados de cooperação e coordenação.

4 — Qualquer cooperação, coordenação ou organização conjunta nos termos dos números anteriores ficará sujeita às regras estabelecidas no presente diploma e às regras em matéria de promoção e defesa da concorrência.

Artigo 24.º

Confidencialidade

1 — O gestor da infra-estrutura está obrigado a respeitar o sigilo comercial da informação de que tenha conhecimento, no âmbito da sua relação com os operadores.

2 — Para efeitos do número anterior, o sigilo comercial abrange todas as informações relativas à empresa requerente que não estejam sujeitas a qualquer forma

de registo ou publicidade obrigatória, que não sejam ou não tenham caído no conhecimento público ou que não tenham sido publicitadas em virtude da prática de um acto judicial.

Artigo 25.º

Dever de informação

O gestor da infra-estrutura deve, a todo o tempo, poder informar qualquer parte interessada sobre a capacidade da infra-estrutura que tenha sido atribuída às empresas ferroviárias utilizadoras.

SECÇÃO III

Serviços prestados a empresas de transporte ferroviário

Artigo 26.º

Tipologia de serviços

Os serviços prestados a empresas de transporte ferroviário pelo gestor da infra-estrutura ou por outro prestador de serviços, ao abrigo do presente diploma, são:

- a) Os serviços essenciais;
- b) Os serviços adicionais;
- c) Os serviços auxiliares.

Artigo 27.º

Serviços essenciais

1 — Os serviços essenciais compreendem todas as prestações necessárias ao efectivo exercício do direito de acesso à infra-estrutura e, designadamente:

- a) O pacote mínimo de acesso:
 - i) O tratamento dos pedidos de capacidade da infra-estrutura;
 - ii) O direito de utilização da capacidade concedida;
 - iii) A utilização de vias, agulhas e entroncamentos;
 - iv) O comando e controlo da circulação do comboio, incluindo regulação, sinalização, expedição e a comunicação e transmissão de informações sobre a sua circulação ou movimentos de manobra, com excepção das informações de natureza comercial;
 - v) Quaisquer informações necessárias à operacionalização ou funcionamento do serviço para o qual a capacidade foi concedida;
- b) O acesso por via férrea às instalações de serviços e ao fornecimento de serviços, como sejam:
 - i) Estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações;
 - ii) Instalações de abastecimento de combustível;
 - iii) Terminais de mercadorias;
 - iv) Estações de triagem;
 - v) Instalações de formação das composições;
 - vi) Feixes de resguardo;
 - vii) Instalações de manutenção e outras instalações técnicas;

- c) A utilização das infra-estruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia eléctrica para tracção, quando disponíveis;
- d) A prestação de socorro ferroviário em caso de perturbação da circulação resultante de falha técnica ou acidente, nos termos previstos no artigo 51.º

2 — O gestor da infra-estrutura está obrigado a prestar os serviços essenciais a todas as empresas de transporte ferroviário que o solicitem, respeitando sempre um princípio de não discriminação entre operadores.

3 — Pela prestação dos serviços essenciais o gestor da infra-estrutura só poderá cobrar as tarifas que resultem das regras impostas pelo presente diploma e pelos regulamentos a que se refere o n.º 2 do artigo 52.º

4 — Em qualquer caso, o gestor da infra-estrutura não poderá fazer depender a prestação dos serviços referidos no n.º 1 da aquisição de quaisquer outros produtos ou serviços e, nomeadamente, da aquisição de serviços adicionais ou auxiliares.

Artigo 28.º

Serviços adicionais

1 — Os serviços adicionais compreendem exclusivamente os seguintes serviços, que, não se incluindo nos serviços essenciais, são conexos com a actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário:

- a) Fornecimento de energia eléctrica para tracção nos termos previstos na legislação aplicável à actividade de distribuição e comercialização da mesma;
- b) Pré-aquecimento dos comboios de passageiros;
- c) Abastecimento de combustível nos termos previstos na legislação aplicável àquela actividade;
- d) Manobras e todos os outros serviços prestados nas instalações de serviços referidos na alínea b) do n.º 1 do artigo 27.º;
- e) Contratos especiais para:
 - i) Controlo do transporte de mercadorias perigosas;
 - ii) Assistência na operação de comboios especiais;
- f) Prestação de socorro ferroviário que exceda as obrigações constantes do artigo 51.º

2 — Quando preste serviços adicionais o gestor da infra-estrutura está obrigado a prestá-los a todas as empresas que o solicitem, respeitando um princípio de não discriminação entre operadores, a menos que existam alternativas viáveis e comparáveis no mercado.

3 — Em qualquer caso, o gestor da infra-estrutura só pode prestar os serviços adicionais que lhe sejam expressa e livremente requeridos pelas empresas de transporte ferroviário.

4 — Se o gestor da infra-estrutura não prestar algum serviço adicional que lhe seja requerido deve envidar todos os esforços razoáveis para facilitar a prestação do mesmo por terceiros.

5 — Pela prestação dos serviços adicionais o gestor da infra-estrutura ou outro prestador dos mesmos só poderá cobrar as tarifas ou preços que resultem das regras impostas pelo presente diploma e pelos regu-

lamentos a que se refere o n.º 2 do artigo 52.º, nos casos previstos no artigo 55.º

Artigo 29.º

Serviços auxiliares

1 — Os serviços auxiliares compreendem os restantes serviços conexos com a actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário, nomeadamente:

- a) O acesso à rede de telecomunicações;
- b) O fornecimento de informações suplementares, nomeadamente as de natureza comercial;
- c) A inspecção técnica do material circulante.

2 — O gestor da infra-estrutura não é obrigado a prestar estes serviços.

3 — Pela prestação dos serviços auxiliares o gestor da infra-estrutura ou outro prestador dos mesmos só poderá cobrar as tarifas ou preços que resultem das regras impostas pelo presente diploma e pelos regulamentos a que se refere o n.º 2 do artigo 52.º, nos casos previstos no artigo 55.º

SECÇÃO IV

Directório da rede

Artigo 30.º

Elaboração

Incumbe ao gestor da infra-estrutura a elaboração do directório da rede, após consulta às partes interessadas, nomeadamente às empresas de transporte ferroviário.

Artigo 31.º

Conteúdo

1 — O directório da rede inclui um capítulo que enuncie as características da infra-estrutura à disposição dos operadores de transporte ferroviário, bem como as condições de acesso à mesma, contendo, nomeadamente:

- a) Mapa da rede ferroviária com indicação do número de vias, as estações mais importantes e as distâncias quilométricas entre os principais pontos;
- b) Mapa da rede com indicação das cargas máximas admissíveis — peso por eixo e por metro linear — de acordo com a classificação da União Internacional dos Caminhos de Ferro;
- c) Mapa ou tabela da rede com indicação dos gabaritos de referência aplicáveis;
- d) Mapa ou tabela da rede com indicação dos sistemas de exploração disponíveis;
- e) Mapa ou tabela da rede com indicação dos sistemas de segurança de controlo automático da velocidade dos comboios;
- f) Mapa ou tabela da rede com indicação dos sistemas de comunicação rádio solo-comboio;
- g) Mapa ou tabela da rede com indicação das velocidades máximas autorizadas;
- h) Mapa ou tabela da rede com indicação das linhas electrificadas e respectivas tensões de alimentação;
- i) Mapa ou tabela da rede com indicação das zonas sujeitas a intervenções de modernização ou conservação que afectem de forma significativa a capacidade;

- j) Mapa ou tabela da rede com indicação dos portos e terminais de mercadorias, bem como das restantes instalações de prestação de serviços a que se refere a alínea b) do n.º 1 do artigo 27.º;
- l) Indicação de todos os dados e informações complementares de detalhe técnico necessários à apresentação e viabilização dos pedidos de capacidade, designadamente:
- i) A descrição de zonas críticas e pontos singulares, indicando os seus reflexos na capacidade final, bem como as medidas tendentes a eliminar ou atenuar os seus efeitos negativos;
 - ii) A definição de canais condicionados por programas de conservação e modernização;
 - iii) A tabela de velocidades;
 - iv) As instruções técnicas de sinalização;
 - v) Os diagramas das linhas das estações, portos, terminais de mercadorias e estações de triagem;
 - vi) Os comprimentos máximos autorizados para os comboios;
 - vii) Demais elementos de caracterização técnica das linhas;

m) Condições em que o gestor da infra-estrutura pode exigir às empresas de transporte ferroviário que coloquem à sua disposição os recursos adequados à solução da situação, quando ocorra perturbação da circulação ferroviária e o regime de compensação financeira pelos custos da disponibilização desses mesmos recursos.

2 — O directório da rede inclui também um capítulo sobre os princípios, critérios, fases e prazos do procedimento de repartição da capacidade, caracterizando os critérios seguidos naquele procedimento e contendo todas as informações necessárias para o exercício dos direitos de acesso e para a viabilização de pedidos de canais horários, nomeadamente:

- a) As modalidades e condições de apresentação de pedidos de canais horários ao gestor da infra-estrutura pelos candidatos;
- b) Os requisitos a que devem obedecer os candidatos, nomeadamente os respeitantes ao certificado de segurança e à admissão técnica do material circulante;
- c) Os princípios que regem a fase de coordenação, os quais deverão, em especial, reflectir a dificuldade da organização de canais horários internacionais e as incidências que qualquer modificação pode ter noutros gestores da infra-estrutura;
- d) Os procedimentos a observar e os critérios de prioridade a utilizar em casos de infra-estrutura congestionada;
- e) As condições pelas quais são tidos em conta os anteriores níveis de utilização da capacidade para determinar prioridades no procedimento de repartição;
- f) Elementos sobre a designação de infra-estruturas como infra-estruturas especializadas, nos termos do artigo 50.º;
- g) Quotas limiar para efeitos da aplicação do artigo 45.º

3 — Ao precisar, no directório da rede, os princípios de repartição da capacidade, o gestor da infra-estrutura tem em consideração os seguintes factores:

- a) Partilha da capacidade e desenvolvimento da infra-estrutura para a realização de serviços nacionais e internacionais, de passageiros e de mercadorias e para a satisfação de pedidos pontuais;
- b) Manutenção e melhoria dos níveis de fiabilidade dos serviços;
- c) Incentivos ao bom desempenho;
- d) Promoção da concorrência no âmbito da prestação de serviços ferroviários.

4 — O directório da rede inclui, igualmente, um capítulo sobre os princípios de tarifação e o tarifário, do qual constarão todos os elementos relevantes do regime de tarifação, assim como informação suficientemente pormenorizada sobre as tarifas aplicáveis aos serviços por si prestados no termos da secção III do presente capítulo.

5 — O capítulo previsto no número anterior apresentará, pormenorizadamente, a metodologia, as regras e, sendo o caso, as escalas utilizadas para a aplicação das tarifas previstas na secção VI do presente capítulo e informações sobre as alterações ao montante das tarifas já decididas ou previstas.

Artigo 32.º

Publicação e informação

1 — O gestor da infra-estrutura edita o directório da rede até quatro meses antes do termo do prazo de apresentação dos pedidos de canais horários.

2 — No mesmo prazo, o gestor da infra-estrutura faz publicar, na 2.ª série do *Diário da República*, anúncio de que o directório da rede está editado e de que será disponibilizado aos interessados nos termos do n.º 4.

3 — O directório da rede deve, sempre que necessário, ser actualizado ou modificado, observando-se o mesmo procedimento de edição e publicação.

4 — O directório da rede é fornecido, pelo gestor da infra-estrutura, ao INTF, bem como, a pedido e contra pagamento de uma quantia não superior ao custo de publicação, aos interessados que o solicitem.

5 — Podem ser solicitadas informações suplementares para elaboração de pedido de canal horário ao gestor da infra-estrutura em requerimento fundamentado.

6 — Se o pedido referido no número anterior for exequível, o gestor da infra-estrutura deve disponibilizar a informação solicitada no prazo de cinco dias úteis.

SECÇÃO V

Repartição da capacidade da infra-estrutura ferroviária

SUBSECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 33.º

Âmbito

1 — A presente secção estabelece os princípios e procedimentos que presidem ao exercício da repartição da capacidade da infra-estrutura ferroviária nacional.

2 — A atribuição de capacidade a um candidato não lhe confere direito de acesso à rede nacional, o qual, nos termos da secção I do presente capítulo, é reservado a empresas de transporte ferroviário.

Artigo 34.º

Definições

Para efeitos da presente secção, entende-se por:

- a) «Acordo quadro» um acordo juridicamente vinculativo, de direito público ou privado, que estabelece os direitos e obrigações de um candidato e do gestor da infra-estrutura em relação à capacidade de infra-estrutura a repartir num período superior ao período de vigência de um horário técnico;
- b) «Canal horário» a capacidade da infra-estrutura necessária para a circulação e manobras de um comboio, entre dois pontos, num determinado período de tempo;
- c) «Canais horários incompatíveis» a situação verificada quando a circulação simultânea de dois comboios se torne impossível, segundo o sistema de comando e controlo da circulação existente, podendo a incompatibilidade dever-se ao espaçamento insuficiente entre comboios no mesmo sentido, a comboios que circulem em sentidos opostos ou à necessidade de atravessamentos de vias que estejam sendo utilizadas por outras circulações;
- d) «Candidato» uma empresa de transporte ferroviário detentora de licença ou um agrupamento internacional de empresas de transporte ferroviário e outras pessoas singulares ou colectivas com um interesse de serviço público ou comercial na aquisição de capacidade de infra-estrutura, tais como autoridades públicas ao abrigo do Regulamento (CEE) n.º 1191/69, do Conselho, bem como carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, para exploração de um serviço ferroviário nos respectivos territórios;
- e) «Capacidade da infra-estrutura» a possibilidade de programação de canais horários num determinado elemento da infra-estrutura, por unidade de tempo;
- f) «Coordenação» o processo através do qual o gestor da infra-estrutura e os candidatos procurarão resolver situações de conflito entre pedidos de canais horários;
- g) «Horário comercial» o conjunto de dados que define todos os serviços de transporte ferroviário oferecidos por cada operador de transporte ferroviário ao público;
- h) «Horário técnico» o conjunto de dados que define todos os movimentos programados dos comboios necessários à prestação de serviço e dos inerentes à organização do mesmo na infra-estrutura, durante o seu período de vigência;
- i) «Infra-estrutura congestionada» uma secção da infra-estrutura relativamente à qual a procura de capacidade não pode ser integralmente satisfeita, mesmo após a coordenação dos vários pedidos de canais horários;
- j) «Margens» os tempos concedidos numa marcha destinados à recuperação de atrasos;

- l) «Pedido pontual» um pedido de canal horário que, devido ao facto de não ser conhecida com antecedência suficiente a necessidade que o motiva, não tenha podido ser considerado no processo normal de elaboração do horário técnico;
- m) «Plano de reforço da capacidade» uma medida, ou conjunto de medidas, cuja aplicação obedece a um calendário, propostas para atender às limitações de capacidade que levaram a que uma secção da infra-estrutura tenha sido declarada «infra-estrutura congestionada»;
- n) «Quota limiar» valor de referência de nível de utilização dos canais horários atribuídos a um dado operador, abaixo do qual pode ocorrer a retrocessão dos canais horários;
- o) «Repartição» a afectação da capacidade da infra-estrutura ferroviária pelo gestor da infra-estrutura.

Artigo 35.º

Princípios do procedimento de repartição

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 50.º, a capacidade de infra-estrutura é considerada disponível para todos os tipos de serviço compatíveis com as características necessárias para utilização do canal horário.

2 — A repartição da capacidade da infra-estrutura ferroviária deve ser realizada de forma equitativa e não discriminatória relativamente aos diferentes candidatos e por forma a permitir a sua utilização eficaz e eficiente.

3 — A repartição da capacidade da infra-estrutura tem de respeitar, a cada momento, as obrigações constantes dos contratos de concessão de exploração de serviço de transporte ferroviário, ou de outros contratos de serviço público, celebrados pelo Estado.

4 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, aplicam-se aos concessionários os procedimentos previstos nesta secção.

5 — É proibida qualquer transmissão de capacidade da infra-estrutura atribuída a um candidato, implicando a prática de tal acto tanto a respectiva nulidade como a exclusão desse candidato de qualquer nova atribuição de capacidade.

6 — Não se considera transmissão de capacidade a utilização desta por uma empresa de transporte ferroviário que exerça a actividade de um candidato que não tenha essa qualidade.

SUBSECÇÃO II

Horários técnicos

PARTE I

Competência do gestor da infra-estrutura e vigência do horário técnico

Artigo 36.º

Elaboração e aprovação

1 — A repartição da capacidade da infra-estrutura efectiva-se através da elaboração e aprovação do horário técnico.

2 — O horário técnico é elaborado e aprovado pelo gestor da infra-estrutura, nos termos definidos nos arti-

gos seguintes, e contém obrigatoriamente os seguintes elementos:

- a) As marchas de comboios na infra-estrutura, incluindo o tipo de marcha, a tonelagem rebocada, o regime de frequência, as séries das unidades motoras, o número de unidades por série, o comprimento do comboio e o tipo de freio;
- b) As horas de chegada e de partida dos comboios nas estações de origem e de destino, bem como as horas de chegada, partida ou passagem nas estações intermédias e em pontos de controlo;
- c) As margens.

Artigo 37.º

Períodos de vigência e alterações

1 — O horário técnico será fixado uma vez por ano civil.

2 — A mudança de horário técnico terá lugar à meia-noite do 2.º sábado do mês de Dezembro.

3 — Qualquer alteração ou ajustamento significativo do horário após o Inverno terá preferencialmente lugar à meia-noite do último sábado de Junho, podendo contudo outras datas ser decididas depois de ouvidos os operadores, devendo o gestor informar do facto o INTF, e, quando a alteração afecte canais internacionais, a Comissão Europeia.

4 — O gestor da infra-estrutura e um candidato podem, nos termos do artigo 49.º, celebrar um acordo quadro para a utilização da capacidade na infra-estrutura ferroviária em causa, com duração superior ao período de vigência de um horário técnico.

PARTE II

Procedimento

Artigo 38.º

Pedidos de canais horários

1 — Os candidatos apresentarão os seus pedidos de canais horários ao gestor da infra-estrutura até 12 meses antes da respectiva entrada em vigor.

2 — Um candidato que, nos termos do artigo 49.º, seja parte num acordo quadro deve apresentar o seu pedido nos termos desse acordo.

3 — O gestor da infra-estrutura pode, para assegurar a salvaguarda das suas legítimas expectativas relativamente às receitas e à utilização da infra-estrutura, exigir aos candidatos o fornecimento de uma garantia financeira, a qual não deve exceder um nível adequado e proporcional ao nível de actividade previsto do candidato e à demonstração da capacidade de apresentação de propostas adequadas para obtenção de capacidade de infra-estrutura.

4 — As condições da exigência referida no número anterior devem ser adequadas, transparentes e não discriminatórias, e são publicadas no directório da rede como parte integrante dos princípios que regulam a repartição da capacidade de infra-estrutura, devendo a Comissão Europeia ser delas informada.

5 — O pedido de reserva de capacidade de infra-estrutura para realização das operações de manutenção ou investimento é apresentado pelo gestor da infra-estrutura, no quadro do processo previsto no n.º 2 do artigo 40.º

6 — Para efeitos do número anterior, o gestor da infra-estrutura deve ter devidamente em conta as incidências da reserva de capacidade de infra-estrutura para manutenção planificada da via férrea nas actividades dos candidatos.

7 — Os candidatos podem solicitar capacidade respeitante a várias redes a um único gestor de infra-estrutura.

8 — Esse gestor fica autorizado a actuar em nome do candidato para obter capacidade junto dos outros gestores de infra-estrutura competentes.

9 — Os gestores da infra-estrutura garantirão que, relativamente à capacidade de infra-estrutura respeitante a mais de uma rede, os candidatos possam apresentar os seus pedidos directamente a uma organização conjunta criada pelos gestores da infra-estrutura.

Artigo 39.º

Canais horários internacionais

1 — Antes de iniciar o processo de audição sobre o projecto de horário de serviço, previsto no artigo 42.º, e o mais tardar 11 meses antes da entrada em vigor do horário técnico, o gestor da infra-estrutura assegurará o estabelecimento de canais horários internacionais a incluir no horário técnico, em cooperação com outros organismos de repartição competentes, nomeadamente no quadro da rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias, definida no artigo 10.º-A da Directiva n.º 91/440/CE, com a redacção da Directiva n.º 2001/12/CE.

2 — O gestor da infra-estrutura criará, em colaboração com outros organismos de repartição competentes, os mecanismos necessários para efeitos do previsto no número anterior.

3 — Os procedimentos estabelecidos para coordenar a repartição da capacidade de infra-estrutura a nível internacional devem associar representantes dos gestores de todas as infra-estruturas ferroviárias cujas decisões de repartição tenham repercussões sobre a actividade de vários outros gestores de infra-estrutura.

4 — Os representantes adequados de gestores de infra-estrutura exteriores à Comunidade Europeia podem ser associados a estes procedimentos.

5 — A Comissão Europeia deve ser informada e convidada a participar, na qualidade de observador.

6 — Nas reuniões ou noutras actividades destinadas a assegurar a repartição da capacidade de infra-estrutura para os serviços ferroviários que utilizem várias redes, as decisões são tomadas apenas pelos representantes dos gestores da infra-estrutura.

7 — A lista dos membros, o modo de funcionamento da colaboração e todos os critérios utilizados na avaliação e repartição da capacidade de infra-estrutura são tornados públicos.

8 — O gestor da infra-estrutura assegurará, na medida do possível, que os canais sejam respeitados nos processos subsequentes, pelo que só haverá ajustamentos em caso de absoluta necessidade.

9 — No quadro da cooperação referida no n.º 1, o gestor da infra-estrutura avaliará as necessidades e, se necessário, proporá e organizará canais horários internacionais que facilitem a exploração de composições de mercadorias sujeitas a pedidos pontuais.

10 — O gestor da infra-estrutura disponibilizará aos candidatos os canais horários internacionais prestabelecidos.

Artigo 40.º**Elaboração**

1 — Até quatro meses após a data limite para a apresentação de propostas por parte dos candidatos, o gestor da infra-estrutura prepara um projecto de horário técnico.

2 — No processo de elaboração do projecto de horário técnico, o gestor da infra-estrutura aprecia os diferentes pedidos de canais horários, no âmbito definido pelo directório da rede.

3 — O gestor da infra-estrutura deve, na medida do possível, satisfazer todos os pedidos de canais horários, incluindo os pedidos de canais horários que cruzem mais de uma rede, tendo em conta os condicionalismos que afectam os candidatos, incluindo as incidências económicas na sua actividade.

4 — O gestor da infra-estrutura deve manter, sempre que possível, no horário técnico, uma reserva de capacidade que lhe permita responder rapidamente aos pedidos pontuais previsíveis.

5 — O disposto no número anterior é igualmente aplicável em caso de infra-estrutura congestionada.

Artigo 41.º**Coordenação**

1 — Sempre que forem efectuados pedidos cuja aceitação implique a utilização de canais horários incompatíveis, o gestor da infra-estrutura assegura a respectiva coordenação, ajustando, tanto quanto possível, todos os pedidos, nos termos dos princípios definidos no directório da rede.

2 — Em situações que requeiram coordenação, poderá o gestor da infra-estrutura, dentro de limites razoáveis, propor canais horários diferentes dos solicitados.

3 — O gestor da infra-estrutura deve envidar esforços no sentido de solucionar os eventuais conflitos, através de consultas aos candidatos interessados.

4 — Quando alguns pedidos de canais horários não puderem ser satisfeitos sem coordenação, o gestor da infra-estrutura assegurará a coordenação da totalidade dos pedidos.

Artigo 42.º**Audição aos interessados**

1 — O gestor da infra-estrutura, concluída a elaboração do projecto de horário técnico e antes da sua aprovação, deverá consultar as partes interessadas para que estas se pronunciem sobre ele, por escrito, num prazo de 30 dias corridos a contar da respectiva divulgação.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, consideram-se partes interessadas todas as que tenham apresentado pedidos de capacidade de infra-estrutura, bem como as que desejem formular observações sobre as incidências do horário técnico na sua capacidade de prestação de serviços ferroviários durante o período de vigência do horário técnico.

3 — O gestor da infra-estrutura deve tomar as medidas adequadas para atender às observações apresentadas.

Artigo 43.º**Aprovação e comunicação**

1 — O gestor da infra-estrutura aprovará o horário técnico e procede à respectiva comunicação aos can-

didatos até seis meses antes da respectiva entrada em vigor.

2 — A recusa, ainda que parcial, de pedidos de canais horários é sempre fundamentada.

SUBSECÇÃO III**Infra-estrutura congestionada****Artigo 44.º****Infra-estrutura congestionada**

1 — Se, após coordenação de pedidos e audição prévia dos candidatos, se verificar a impossibilidade de satisfazer adequadamente os pedidos, o gestor da infra-estrutura declara congestionada a parte de infra-estrutura respectiva informando o INTF do facto.

2 — O mesmo processo poderá ser adoptado relativamente a outras partes da infra-estrutura que presumivelmente venham a sofrer de escassez de capacidade num futuro próximo.

3 — Quando determinada parte da infra-estrutura for declarada congestionada e a componente da tarifa a que se refere a alínea *a*) do n.º 2 do artigo 54.º não for aplicada ou não produzir resultados satisfatórios, terá prioridade o transporte ferroviário em regime de serviço público, em especial o realizado ao abrigo de contrato de concessão de serviço público.

4 — Nas condições previstas no número anterior, e sem prejuízo do que aí se dispõe, o gestor da infra-estrutura pode, na repartição de capacidade, recorrer a critérios de prioridade que considerem a importância de um determinado serviço para a comunidade, e que salvaguardem devidamente a importância dos serviços de transporte de mercadorias, e, em particular, dos internacionais.

5 — O gestor da infra-estrutura pode incluir, no directório da rede, as condições em que são tidos em conta os anteriores níveis de utilização dos canais horários ao determinar prioridades para o processo de repartição.

6 — Os critérios de prioridade constam do directório da rede.

Artigo 45.º**Utilização dos canais horários**

Em especial no que se refere à infra-estrutura congestionada, o gestor da infra-estrutura pode determinar a retrocessão dos canais horários que, durante um período mínimo de um mês, tenham sido menos utilizados do que a quota limiar estipulada no directório da rede, excepto se tal tiver sido provocado por razões não económicas fora do controlo dos operadores de transporte ferroviário.

Artigo 46.º**Análise de capacidade**

1 — O gestor da infra-estrutura procede a uma análise da capacidade, a concluir no prazo de seis meses a contar do momento em que uma parte da infra-estrutura seja declarada congestionada, excepto se estiver já a ser aplicado um plano de reforço de capacidade.

2 — Na análise referida no número anterior, o gestor da infra-estrutura determina os motivos que impedem a adequada satisfação dos pedidos de canais horários, identificando as causas dos congestionamentos registados.

3 — A análise deve contemplar a infra-estrutura, os procedimentos de operação, a natureza dos diferentes serviços explorados e o reflexo de todos estes factores na capacidade de infra-estrutura.

4 — As medidas propostas deverão, em especial, incluir a modificação de itinerários, a reprogramação dos horários dos serviços, alterações da velocidade, bem como intervenções que beneficiem a infra-estrutura.

Artigo 47.º

Plano de reforço

1 — No prazo de seis meses após conclusão da análise referida no artigo anterior, o gestor da infra-estrutura submete, após audição ao INTF, ao ministério responsável pela área do transporte ferroviário, para aprovação, um plano de reforço da capacidade, elaborado após consulta aos utilizadores da parte de infra-estrutura congestionada.

2 — Do plano devem constar as causas da congestão, as opções de reforço, a evolução provável do tráfego, os condicionalismos à expansão da infra-estrutura, o custo das opções e uma análise custo/benefício das medidas de reforço identificadas, bem como um plano de acção e um calendário de implementação.

3 — A aplicação da componente da tarifa a que se refere a alínea *a*) do n.º 2 do artigo 54.º fica suspensa sempre que o gestor da infra-estrutura não apresente um plano de reforço da capacidade, ou não o execute.

4 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, o gestor da infra-estrutura pode, mediante aprovação do INTF, continuar a aplicar essas componentes da tarifa quando:

- a) O plano de reforço da capacidade não puder ser realizado por circunstâncias fora do seu controlo;
- b) As opções disponíveis não forem económica ou financeiramente viáveis.

SUBSECÇÃO IV

Pedidos pontuais

Artigo 48.º

Pedidos pontuais

1 — Os candidatos podem efectuar, fora do prazo previsto no artigo 38.º, pedidos pontuais de canais horários.

2 — O gestor da infra-estrutura decide sobre os pedidos formulados nos termos do número anterior num prazo de cinco dias úteis.

SUBSECÇÃO V

Acordos quadro

Artigo 49.º

Acordos quadro

1 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 81.º, 82.º e 86.º do Tratado da Comunidade Europeia, das regras nacionais em matéria de concorrência e das competências das autoridades nacionais de defesa da concorrência, pode ser celebrado um acordo quadro entre o gestor da infra-estrutura e um candidato, sujeito a aprovação prévia do INTF, ouvida a Autoridade da Concorrência.

2 — Esse acordo quadro, obrigatoriamente reduzido a escrito, especificará as características da capacidade da infra-estrutura solicitada pelo candidato e que lhe é fornecida para um período superior ao período de vigência de um horário de serviço.

3 — O acordo quadro não especificará detalhadamente canais horários mas deve ser elaborado por forma a responder às necessidades comerciais legítimas do candidato.

4 — O acordo quadro não deve inviabilizar a utilização da infra-estrutura em causa por outros candidatos ou serviços.

5 — O acordo quadro deve poder ser alterado ou limitado por forma a permitir uma melhor utilização da infra-estrutura ferroviária.

6 — O acordo quadro pode incluir sanções em caso de alteração ou denúncia do acordo.

7 — O acordo quadro deve ter, em princípio, uma vigência de cinco anos, podendo o gestor da infra-estrutura, em casos específicos, aceitar um período inferior ou superior.

8 — Qualquer período superior a cinco anos deve justificar-se pela existência de contratos comerciais, investimentos específicos ou riscos.

9 — Uma vigência superior a 10 anos só é possível em casos excepcionais, nomeadamente em caso de investimentos avultados e a longo prazo, em especial quando estes forem objecto de compromissos contratuais.

10 — No respeito pelo segredo comercial, qualquer parte interessada pode tomar conhecimento das linhas gerais dos acordos quadro.

SUBSECÇÃO VI

Infra-estrutura especializada

Artigo 50.º

Infra-estrutura especializada

1 — Quando existam itinerários alternativos adequados, o gestor da infra-estrutura pode, após consulta das partes interessadas, designar uma infra-estrutura como especializada para utilização por determinados tipos de tráfego.

2 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 81.º, 82.º e 86.º do Tratado da Comunidade Europeia, e das disposições nacionais sobre concorrência, quando se efectue essa designação, o gestor da infra-estrutura pode dar prioridade a estes tipos de tráfego aquando da repartição de capacidade de infra-estrutura.

3 — A designação prevista no número anterior não deve inviabilizar a utilização da infra-estrutura em causa por outros tipos de tráfego, quando haja capacidade disponível e o material circulante apresente as características técnicas necessárias para utilizar a linha.

4 — Quando uma infra-estrutura tenha sido designada como especializada nos termos do n.º 1, será feita menção desse facto no directório da rede.

SUBSECÇÃO VII

Perturbação da circulação ferroviária

Artigo 51.º

Medidas especiais em caso de perturbação

1 — Em caso de perturbação da circulação ferroviária resultante de falha técnica ou acidente, o gestor da infra-

-estrutura deve tomar todas as medidas e disponibilizar os meios necessários para restabelecer a situação normal, elaborando, para esse efeito, um plano de contingência que inclui uma lista dos diversos organismos públicos a informar em caso de incidentes graves ou de séria perturbação da circulação ferroviária.

2 — Em caso de emergência e de absoluta necessidade motivada por uma falha que torne a infra-estrutura temporariamente inutilizável, os canais horários atribuídos podem ser retirados sem pré-aviso pelo período de tempo necessário para a reparação do sistema.

3 — As eventuais sanções ou compensações devidas pela perturbação ou interrupção da circulação são previstas no regime de melhoria de desempenho a que se refere o artigo 60.º, sem prejuízo da aplicação das normas gerais de responsabilidade civil.

4 — Não é devida qualquer tarifa, incluindo a associada à capacidade pedida mas não utilizada, em caso de perturbação que determine a impossibilidade da circulação ferroviária.

5 — Se o considerar necessário, o gestor da infra-estrutura pode exigir às empresas de transporte ferroviário que coloquem à sua disposição os recursos adequados ao rápido restabelecimento da situação normal, nos termos previstos no directório da rede.

6 — Nos casos previstos no número anterior, e nos termos previstos no directório da rede, o gestor da infra-estrutura compensará financeiramente as empresas de transporte ferroviário pelos custos da disponibilização de recursos adequada ao restabelecimento da normalidade da situação.

SECÇÃO VI

Tarifas pela utilização da infra-estrutura

SUBSECÇÃO I

Regime geral

Artigo 52.º

Âmbito

1 — A presente secção define as regras gerais a observar pelo gestor da infra-estrutura na fixação, determinação e cobrança das tarifas devidas pela utilização da infra-estrutura.

2 — As regras gerais definidas no presente capítulo serão objecto de regulamentação a emitir pelo INTF.

3 — A fixação, determinação e cobrança das tarifas devidas pela utilização da infra-estrutura compete ao gestor da infra-estrutura para financiamento da sua actividade de gestão da infra-estrutura.

Artigo 53.º

Princípio de não discriminação

Para efeitos do n.º 3 do artigo anterior, o gestor da infra-estrutura deve observar o princípio de não discriminação entre operadores, assegurando, nomeadamente:

- a) A identidade, em toda a rede sob sua gestão, dos princípios aplicáveis à tarifação, sem prejuízo do disposto na subsecção III da presente secção;
- b) Que as empresas que prestem serviços equivalentes num segmento análogo de mercado pagam tarifas equivalentes.

SUBSECÇÃO II

Tarifas-base

Artigo 54.º

Princípios

1 — As tarifas a cobrar pelo gestor da infra-estrutura pelos serviços compreendidos no artigo 27.º devem corresponder ao custo directamente imputável à exploração do serviço de transporte ferroviário, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — As tarifas-base calculadas nos termos do número anterior podem incluir:

- a) Uma componente que reflecta a escassez de capacidade do segmento identificável da infra-estrutura durante os períodos de congestão, nos termos resultantes do artigo 44.º;
- b) Uma componente que reflecta a internalização dos custos ambientais provocados pelo transporte ferroviário em causa, criada nos termos previstos pela alínea b) do n.º 1 do artigo 5.º da Lei n.º 10/90, de 17 de Março.

3 — A componente prevista na alínea b) do número anterior só pode traduzir-se num aumento das tarifas referidas no n.º 1 quando exista um nível equivalente de internalização desses custos nos modos de transporte concorrentes, sendo que, neste último caso, o excedente de proveitos que resulte daqueles aumentos será consignado a incentivos visando a eficiência ambiental das empresas ferroviárias.

4 — Cabe ao Estado definir as regras de atribuição dos incentivos a que se refere o número anterior.

5 — Podem ser aplicadas tarifas a título da utilização de capacidade para a manutenção da infra-estrutura, não podendo estas exceder a perda líquida de receitas suportada pelo gestor da infra-estrutura em resultado das operações de manutenção, nos termos a definir por regulamento.

6 — O gestor da infra-estrutura pode aplicar uma tarifa adequada sobre a capacidade pedida mas não utilizada, desde que a mesma tenha como objectivo incentivar o uso eficiente da infra-estrutura, nos termos que vierem a constar da regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 52.º

7 — As tarifas, incluindo as referidas no artigo 56.º, incorporarão no seu cálculo um incentivo à eficiência do gestor da infra-estrutura, a definir pelo INTF, o qual pode variar consoante o tipo de tarifa em causa, nos termos que vierem a constar da regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 52.º

8 — Na definição do incentivo a que se refere o número anterior o INTF terá em conta toda a informação disponível, incluindo a que obtenha por via do exercício dos seus poderes de fiscalização e a que lhe seja disponibilizada, para o efeito, pelo gestor da infra-estrutura.

9 — O INTF, ouvido o Ministério das Finanças, pode, mediante decisão fundamentada e em casos excepcionais que o justifiquem, fixar, por um prazo determinado, o nível de custos admissíveis para efeitos de cálculo da tarifa-base.

10 — As tarifas são divulgadas antecipadamente, sob a forma de tabelas, e constam do directório da rede.

11 — As tabelas discriminarão os valores das tarifas por tipo de serviço e parte de rede utilizável.

Artigo 55.º**Âmbito de aplicação dos princípios**

1 — As tarifas ou preços a cobrar pelos serviços auxiliares e adicionais não estão sujeitas aos princípios enunciados no artigo anterior.

2 — As tarifas ou preços a cobrar pelos serviços referidos no número anterior, quando os mesmos sejam oferecidos por um único prestador de serviços, que pode ser o gestor da infra-estrutura, não podem exceder o custo da sua prestação, com base no nível real de utilização.

3 — Quando se trate de serviços referidos na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 28.º, a definição das tarifas ou preços a cobrar deverá ter em conta a situação concorrencial dos transportes ferroviários.

4 — O disposto nos números anteriores não se aplica nos casos em que as tarifas ou preços relativos à prestação de serviços adicionais ou auxiliares sejam fixados por autoridade administrativa legalmente competente, ou ao abrigo de regras por ela emitidas.

SUBSECÇÃO III**Tarifas para recuperação total de custos e recuperação de investimento****Artigo 56.º****Tarifas para recuperação total de custos**

1 — O gestor da infra-estrutura pode criar tarifas para recuperação total de custos que assegurem a plena recuperação dos custos de exploração da infra-estrutura, sem prejuízo do disposto no n.º 7 do artigo 54.º

2 — As tarifas para recuperação total de custos só podem ser fixadas quando as condições de mercado o permitam.

3 — As tarifas para recuperação total de custos respeitarão, nomeadamente, os seguintes princípios:

- a) Não deverão prejudicar a competitividade do transporte ferroviário, nomeadamente do transporte ferroviário internacional de mercadorias;
- b) Serão calculadas com base em princípios eficazes, transparentes e não discriminatórios;
- c) Serão calculadas por forma a não absorverem os aumentos de produtividade das empresas de transporte ferroviário.

4 — As tarifas para recuperação total de custos não podem implicar a exclusão da utilização da infra-estrutura por parte de operadores que prestem serviços em segmentos de mercado que possam suportar a tarifa-base, acrescida, se o mercado o permitir, de uma taxa de rentabilidade.

5 — As tarifas previstas no n.º 1 constarão do directorio da rede e vigoram pelo período deste, só podendo ser alteradas no âmbito da emissão de um novo documento.

Artigo 57.º**Isenção ou abatimentos**

1 — Os operadores que prestem serviços de transporte ferroviário em segmentos de mercado que possam suportar a tarifa-base podem requerer abatimentos ou isenções às tarifas para recuperação total de custos aplicáveis a esses segmentos, ao abrigo do disposto no n.º 4 do artigo anterior.

2 — Os pedidos de abatimentos ou isenções a que se refere o número anterior são decididos pelos Ministros das Finanças e da tutela, sob parecer obrigatório do INTF.

3 — Na decisão sobre os pedidos de abatimentos e isenções a que se refere o número anterior, e, nomeadamente, no que respeita ao quantitativo do abatimento, o INTF terá em conta o tipo de serviço prestado no segmento de mercado em causa e as condições em que o mesmo é prestado.

4 — Se a decisão favorável do pedido de abatimento ou isenção de tarifas para recuperação total de custos não for suficiente para viabilizar a prestação do serviço, nomeadamente nos casos em que o operador também não consegue suportar a tarifa-base, o pedido deve ser indeferido.

5 — O diferencial nas receitas do gestor da infra-estrutura resultante da aplicação de abatimentos ou isenções às tarifas para recuperação total de custos será compensado pelo Estado por forma a manter o equilíbrio financeiro do gestor da infra-estrutura assegurado pelo artigo 63.º

Artigo 58.º**Tarifa para recuperação de investimento**

1 — Nos casos em que o gestor da infra-estrutura venha a suportar os custos a longo prazo decorrentes de projectos específicos de investimento por si decididos ou suportados, executados até 15 anos antes da data de entrada em vigor da Directiva n.º 2001/14/CE, ou que venham a ser objecto de planos de investimento específico, as tarifas aplicáveis a esses troços podem reflectir os custos dos investimentos, não se considerando como tal os custos financeiros, desde que se verifique, cumulativamente:

- a) Que os referidos projectos aumentam a eficácia ou a relação custo-eficácia da exploração ferroviária;
- b) Que os referidos projectos, de outro modo, não pudessem ter sido ou possam ser realizados.

2 — A faculdade prevista no número anterior pode ser acompanhada de acordos sobre a partilha de riscos associados aos novos investimentos entre o gestor da infra-estrutura e os operadores que a utilizem.

SUBSECÇÃO IV**Descontos e regimes especiais****Artigo 59.º****Descontos**

1 — O gestor da infra-estrutura não pode efectuar descontos às tarifas calculadas com respeito das regras a que se refere o n.º 2 do artigo 52.º, excepto quando os mesmos:

- a) Se limitem a reflectir a economia real de custos administrativos realizada pelo gestor da infra-estrutura na disponibilização da mesma, desde que não esteja já reflectida no cálculo das tarifas; ou
- b) Se destinem a incentivar o desenvolvimento de novos serviços ferroviários; ou

- c) Se destinem a incentivar a utilização de linhas consideravelmente subutilizadas.

2 — A aplicação de descontos pelo gestor da infra-estrutura deve garantir o cumprimento das regras nacionais e comunitárias em matéria de concorrência.

3 — Nos casos previstos nas alíneas b) e c) do n.º 1, os descontos devem estar disponíveis para todos os utilizadores da infra-estrutura, serem destinados a fluxos de tráfego determinados e vigorarem por períodos de tempo limitados.

4 — Os descontos incidem sempre sobre as tarifas aplicadas a uma secção específica da infra-estrutura.

5 — Os descontos constam obrigatoriamente no directório da rede e serão disponibilizados a todos os operadores que efectuem serviços semelhantes nos troços abrangidos.

Artigo 60.º

Regime de melhoria de desempenho

1 — O gestor da infra-estrutura pode prever mecanismos associados às tarifas pela utilização da infra-estrutura que correspondam a um regime de melhoria de desempenho, nomeadamente por via da minimização das perturbações à circulação, nos termos que vierem a ser definidos pela regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 52.º

2 — O regime referido no número anterior pode incluir:

- a) Sanções de natureza contratual para actos que perturbem o funcionamento da rede;
- b) Compensações para as empresas afectadas pelas perturbações;
- c) Prémios para os desempenhos superiores às previsões.

3 — O regime de melhoria de desempenho consta do directório da rede e é disponibilizado a todos os operadores de forma não discriminatória.

Artigo 61.º

Sistemas de compensação de custos ambientais, de acidentes e de infra-estrutura não cobertos

1 — Poderá ser criado um sistema de compensação pela utilização da infra-estrutura ferroviária, por portaria conjunta dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

2 — O sistema de compensação poderá abranger custos ambientais, de acidentes e da infra-estrutura comprovadamente não cobertos nos modos de transporte concorrentes, desde que, cumulativamente:

- a) Esses custos excedam os custos equivalentes do caminho de ferro;
- b) O sistema vigore por um período de tempo limitado, previamente definido;
- c) Quando uma compensação seja atribuída a um operador que goze de um direito exclusivo, a mesma seja acompanhada de benefícios comparáveis para os utilizadores;
- d) A metodologia de cálculo da compensação seja tornada pública antecipadamente, por forma a demonstrar quais os custos específicos da infra-estrutura de transporte concorrente não cobertos, que o transporte ferroviário permite evitar;

- e) O sistema seja disponibilizado a todas as empresas em condições semelhantes e não discriminatórias.

3 — O sistema de compensação criado pela portaria conjunta a que se refere o n.º 1 constará do directório da rede e vigora pelo período deste, só podendo ser alterado no âmbito da emissão de um novo documento.

SUBSECÇÃO V

Obrigações de informação

Artigo 62.º

Obrigações de informação

1 — O gestor da infra-estrutura está obrigado a apresentar, quando tal lhe seja solicitado pelo INTF, toda a informação necessária para atestar a conformidade dos procedimentos adoptados com a legislação e regulamentação em vigor.

2 — As informações fornecidas no âmbito do número anterior devem habilitar o INTF a avaliar a conformidade das tarifas cobradas com o presente diploma, com a regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 52.º, com o directório da rede e com as recomendações ou instruções que venham a ser emitidas pela mesma entidade.

CAPÍTULO V

Financiamento do serviço público de gestão da infra-estrutura

Artigo 63.º

Equilíbrio de contas do gestor da infra-estrutura

1 — As contas do gestor da infra-estrutura devem apresentar um equilíbrio entre:

- a) Os proveitos provenientes das tarifas pela utilização da infra-estrutura, os excedentes provenientes de outras actividades comerciais e o financiamento estatal, se necessário por via de pagamentos adiantados; e
- b) Os custos do serviço público de gestão, manutenção e conservação da infra-estrutura.

2 — Sem prejuízo do eventual objectivo a longo prazo, de cobertura tendencial, pelo utilizador, dos custos de infra-estrutura, em todos os modos de transporte com base numa concorrência intermodal equitativa e não discriminatória, sempre que o transporte ferroviário esteja em condições de concorrer com outros modos de transporte, nomeadamente quando exista um nível equivalente de internalização dos custos ambientais nos outros modos de transporte, no quadro da tarifação prevista no presente capítulo, o gestor da infra-estrutura deve atingir o equilíbrio referido no n.º 1 sem beneficiar de financiamento estatal.

3 — Para aferição do equilíbrio referido no n.º 1 e como forma de determinar a necessidade de compensações por parte do Estado ao serviço público de gestão da infra-estrutura deve ser adoptado um método de imputação que demonstre, de forma transparente, que são apenas considerados os custos com a actividade de gestão, manutenção, conservação e disponibilização da infra-estrutura.

4 — A demonstração referida no número anterior determina a separação contabilística entre a actividade de serviço público de gestão da infra-estrutura e as restantes actividades do gestor de infra-estrutura, sem prejuízo da contabilização dos excedentes eventualmente resultantes destas actividades, a título de receita, nos termos previstos na alínea *a)* do n.º 1.

5 — O gestor da infra-estrutura terá acesso, tendo devidamente em conta as exigências de segurança e a preservação e melhoria da qualidade de serviço da infra-estrutura, a incentivos para a implementação de programas de investimento conducentes à redução dos custos de fornecimento da infra-estrutura e do nível das tarifas de acesso à mesma.

6 — Os incentivos referidos no número anterior são atribuídos no âmbito de contratos-programa de investimento celebrados entre o gestor da infra-estrutura e o Estado, por um prazo mínimo de três anos, dos quais constem:

- a)* Os termos em que é atribuído o incentivo;
- b)* Os prazos dos pagamentos a suportar pelo Estado;
- c)* O período de execução do contrato-programa.

7 — Para efeitos da alínea *b)* do n.º 1 do presente artigo, não são considerados como custos do serviço público de gestão da infra-estrutura os custos financeiros e extraordinários.

8 — Os custos extraordinários decorrentes de calamidade natural deverão ser compensados pelo Estado.

CAPÍTULO VI

Segurança

Artigo 64.º

Certificados de segurança

1 — A utilização da infra-estrutura ferroviária depende da titularidade de um certificado de segurança.

2 — O certificado de segurança é emitido por um período máximo de cinco anos.

3 — A emissão, alteração, suspensão e revogação de certificados de segurança compete ao INTF.

4 — Os pedidos são apresentados junto do gestor da infra-estrutura que, no prazo de 30 dias úteis, os remete ao INTF, acompanhados de parecer quanto ao cumprimento do disposto nas alíneas *c)*, *d)*, e *e)* e no corpo do n.º 8 do presente artigo.

5 — O INTF decide os pedidos num prazo de 30 dias úteis contados a partir da data em que receba o pedido ou a informação que entenda dever solicitar sobre o mesmo.

6 — A falta de decisão nesse prazo importa indeferimento do pedido.

7 — Os certificados de segurança são emitidos para cada tipo de serviço e em função das características tecnológicas da parte da rede em que se desenvolve o mesmo, podendo ser emitidos certificados de segurança para itinerários específicos.

8 — Os certificados de segurança são emitidos às empresas de transporte ferroviário que cumpram as regras legais e regulamentares em matéria de segurança aplicáveis ao pessoal, ao material circulante e à sua orga-

nização interna, incluindo as regras relativas à formação do pessoal incumbido da condução e do acompanhamento dos comboios, e que, cumulativamente:

- a)* Demonstrem que o pessoal necessário à realização do transporte, incluindo o pessoal responsável pela condução, pelo acompanhamento da condução, pela preparação e ensaio de composições, pela inspecção do material circulante em trânsito, pela manobra de comboios e pela segurança do transporte de mercadorias perigosas, é competente e se encontra, quando necessário, devidamente credenciado para o exercício das suas funções nos serviços ou operações a realizar;
- b)* Demonstrem que cada unidade de material circulante a utilizar se encontra autorizada para circular na infra-estrutura onde os serviços ou operações se realizarão, quando essa autorização seja requerida;
- c)* Demonstrem possuir um sistema de gestão de segurança adequado aos serviços ou operações e ao itinerário a adoptar, incluindo procedimentos para situações de emergência compatíveis com os que vigoram na infra-estrutura a utilizar;
- d)* Demonstrem que a gestão dos serviços ou operações a efectuar, incluindo procedimentos relativos à vigilância em serviço do material circulante em trânsito, pelas manobras dos comboios, segurança do transporte de mercadorias perigosas, procedimentos para o pessoal da condução e de acompanhamento, procedimentos para formação de composições, ensaios e verificações antes da partida, é adequada aos itinerários a adoptar;
- e)* Identifiquem as regras nacionais aplicáveis aos serviços ou operações a realizar, ao pessoal e ao material circulante, e descrevam como o seu cumprimento é assegurado pelo Sistema de Gestão da Segurança.

9 — Para efeitos do número anterior, o pedido de certificado de segurança é obrigatoriamente instruído com:

- a)* Comprovativo de homologação ou aceitação, pelo INTF, de cada unidade de material circulante que integra as composições a utilizar para prestação do serviço;
- b)* Documentação detalhada que comprove:
 - i)* Estrutura de organização e gestão da empresa e o grau de experiência e ou conhecimentos necessários para o exercício seguro e eficaz de um controlo de exploração e de uma actividade de supervisão em relação ao tipo de operações para o qual se requeira o acesso à infra-estrutura;
 - ii)* Natureza e os procedimentos de manutenção do material circulante no que se refere, nomeadamente, às normas de segurança;
 - iii)* Habilitações do pessoal necessário para a realização de comboios, e responsável pela segurança, designadamente os maquinistas, e os procedimentos de formação de pessoal.

10 — O INTF poderá, fundamentadamente, exigir aos requerentes ou ao gestor de infra-estrutura informação complementar, bem como toda a documentação que considere necessária.

11 — Todas as despesas necessárias à verificação, por parte das entidades competentes, do cumprimento das exigências de que depende a emissão de um certificado de segurança são suportadas pelo requerente, sem prejuízo do pagamento das taxas a que se refere o artigo 66.º

12 — A instrução dos processos está sujeita aos princípios do procedimento administrativo.

13 — Da decisão do INTF cabe recurso para os tribunais, nos termos da lei.

14 — O modelo do certificado de segurança será aprovado por portaria do ministro da tutela no prazo de 30 dias após a entrada em vigor do presente diploma.

Artigo 65.º

Alteração, suspensão e revogação de certificados de segurança

1 — O INTF pode revogar o certificado de segurança com fundamento na falta de verificação superveniente das condições que determinaram a sua emissão ou no incumprimento de exigências nele estabelecidas.

2 — O INTF pode suspender, total ou parcialmente, o certificado de segurança até que seja decidida a sua alteração ou revogação.

3 — O acto que determina a suspensão do certificado de segurança fixa a duração da suspensão e os pressupostos de cuja verificação depende a cessação da mesma.

4 — Qualquer modificação às condições que determinaram a emissão de um certificado de segurança deve ser comunicada de imediato ao INTF.

Artigo 66.º

Taxas

1 — Pela prática de actos em matéria de certificados de segurança são devidas taxas.

2 — As taxas a que se refere o número anterior constituem receita própria do INTF e o seu montante e forma de pagamento serão definidos por portaria conjunta dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação, a publicar no prazo de 30 dias após a entrada em vigor do presente diploma.

CAPÍTULO VII

Entidade reguladora

Artigo 67.º

Exercício do poder regulamentar

1 — Os regulamentos do INTF emitidos ao abrigo do presente diploma devem observar os princípios da legalidade, da necessidade, da clareza, da participação e da publicidade.

2 — Previamente à aprovação ou alteração de qualquer regulamento cuja emissão seja feita ao abrigo do presente diploma o INTF deve dar conhecimento dessa intenção ao ministro da tutela, às empresas de transporte ferroviário, ao gestor da infra-estrutura e às demais entidades afectadas, bem como às associações de consumidores de interesses genérico ou específico na área

dos transportes, facultando-lhes o acesso aos textos de trabalho respectivos.

3 — Os regulamentos emitidos sobre matérias compreendidas na secção VI do capítulo IV serão submetidos obrigatoriamente a audição do Ministério das Finanças.

4 — As entidades referidas nos números anteriores podem emitir os seus comentários e apresentar sugestões durante um período de 30 dias úteis.

5 — Qualquer dos interessados referidos no n.º 2 pode solicitar acesso à globalidade dos comentários e sugestões apresentados nos termos do presente artigo.

6 — O relatório preambular dos regulamentos fundamenta as decisões tomadas, com necessária referência às principais críticas e sugestões que tenham sido feitas ao projecto.

7 — Os regulamentos do INTF emitidos ao abrigo do presente diploma são publicados na 2.ª série do *Diário da República*, sem prejuízo da sua publicitação por outros meios considerados idóneos.

8 — O disposto no presente artigo não se aplica à emissão de instruções.

Artigo 68.º

Fiscalização

1 — A fiscalização do cumprimento do disposto no presente diploma compete ao INTF.

2 — No âmbito da respectiva competência, o INTF pode, junto de empresas de transporte ferroviário, de gestores da infra-estrutura ou de terceiros, proceder a todas as investigações e verificações necessárias, nomeadamente através de inquéritos, auditorias e outras acções de controlo sobre modelos e procedimentos de gestão interna, práticas de gestão e modelos de exploração.

3 — Para efeitos do disposto no número anterior o INTF dispõe de:

- a) Direito de acesso às instalações;
- b) Direito de acesso a documentos;
- c) Direito de livre interpelação e audição de pessoal.

4 — Pelo exercício da competência referida no n.º 1, pode o INTF cobrar os respectivos custos, devendo detalhar os mesmos.

Artigo 69.º

Promoção e defesa da concorrência

1 — No âmbito da aplicação das regras de concorrência comunitárias ou nacionais, compete ao INTF colaborar com a Autoridade da Concorrência, podendo realizar estudos e outras análises dos mercados em causa e transmiti-los à Autoridade da Concorrência.

2 — No âmbito das respectivas competências, as modalidades de cooperação entre o INTF e a Autoridade da Concorrência serão definidas por protocolo.

3 — Sem prejuízo do disposto na legislação nacional e comunitária da concorrência, compete ao INTF promover o respeito pela livre concorrência nos mercados dos serviços ferroviários abrangidos pelo presente diploma.

4 — Em todas as matérias abrangidas pelo presente diploma relativamente às quais tenha competência, o INTF assegurará a conformidade das suas decisões com

as regras nacionais e comunitárias de defesa da concorrência.

Artigo 70.º

Recursos

1 — Qualquer interessado, discordando fundamentadamente do directório da rede ou dos critérios nele incluídos, pode apresentar recurso para o INTF no prazo de 15 dias úteis a contar da data do seu conhecimento.

2 — Qualquer interessado, no prazo de 15 dias úteis a contar da data em que tenha conhecimento do facto, pode apresentar recurso junto do INTF do nível ou estrutura das tarifas devidas pela utilização da infra-estrutura que tenha pago ou possa vir a pagar.

3 — Qualquer interessado que considere ter sido alvo de tratamento injusto ou discriminatório pode recorrer junto do INTF das decisões do gestor da infra-estrutura em matéria de atribuição de canais horários, incluindo decisão de pedidos pontuais, no prazo de 15 dias úteis a contar da data de comunicação referida no artigo 48.º

Artigo 71.º

Procedimento para recurso

1 — Os recursos a que se refere o artigo anterior são apresentados junto do gestor da infra-estrutura, com conhecimento ao INTF.

2 — Compete ao gestor da infra-estrutura receber o recurso, remetendo-o ao INTF no prazo de 15 dias úteis.

3 — O processo deve ser instruído pelo INTF com os seguintes elementos:

- a) Petição de recurso;
- b) Resposta do gestor da infra-estrutura ao recurso;
- c) Posição dos outros operadores de transporte ferroviário afectados pelo eventual deferimento do recurso, sendo esse o caso;
- d) Directório da rede;
- e) Pedido ou pedidos de canais horários indeferidos que sejam objecto de recurso, sendo esse o caso;
- f) Actas das reuniões entre o gestor da infra-estrutura e os operadores de transporte ferroviário em que a matéria objecto do recurso tenha sido tratada;
- g) Horário técnico aprovado, sendo esse o caso;
- h) Dados de base e cálculos levados a efeito para determinação da tarifação de uso das infra-estruturas, caso seja este o motivo do recurso.

4 — O INTF solicita as informações que considere relevantes ao gestor da infra-estrutura, aos operadores de transporte ferroviário ou a terceiros.

5 — O INTF decide o recurso no prazo de 30 dias úteis a contar da recepção do processo e de toda a informação relevante, confirmando ou determinando a alteração da decisão do gestor da infra-estrutura.

Artigo 72.º

Queixas

1 — Aos candidatos ou partes interessadas que considerem ter-lhes sido recusado o acesso a serviços ou instalações, impostas condições não equitativas ou discriminatórias ou que tenham sido lesados de qualquer outra forma no âmbito do presente diploma assiste o direito de apresentar queixas ao INTF.

2 — Caso, oficiosamente ou na sequência de queixa, o INTF constate a existência de evoluções negativas nos mercados dos serviços ferroviários abrangidos pelo âmbito do presente diploma, o INTF deve decidir, num prazo não superior a 60 dias úteis, sobre as medidas de correcção desses desenvolvimentos negativos, nomeadamente adoptando as medidas previstas no artigo seguinte ou, caso estas se afigurem insuficientes ou inadequadas, propondo à tutela sectorial alterações legislativas ou outras medidas que considere apropriadas.

Artigo 73.º

Imposição de acesso em condições equitativas e não discriminatórias

1 — Caso constate, oficiosamente ou na sequência de reclamação, que uma ou mais empresas ou entidades que explorem as instalações ou prestem os serviços referidos no artigo 22.º recusaram injustificadamente esse acesso, o INTF pode determinar a concessão desse acesso em condições equitativas e não discriminatórias.

2 — Para o exercício da competência referida no número anterior o INTF dispõe dos poderes de fiscalização previstos no artigo 68.º

3 — Caso constate, oficiosamente ou na sequência de reclamação, que uma ou mais empresas que explorem as instalações ou prestam os serviços referidos no artigo 22.º concedem acesso a um requerente ou parte interessada mediante condições não equitativas ou discriminatórias, o INTF pode determinar que sejam observadas as condições equitativas e não discriminatórias em que deve ser assegurado o acesso.

4 — A apresentação de qualquer queixa ou reclamação não tem efeito suspensivo.

Artigo 74.º

Impugnação

1 — As decisões de recursos e reclamações são vinculativas para todas as partes a que digam respeito, desde que as mesmas tenham tido oportunidade de intervir nos respectivos processos.

2 — Das decisões do INTF cabe recurso para os tribunais, nos termos da lei.

3 — O recurso previsto no número anterior não tem efeito suspensivo.

Artigo 75.º

Instruções e recomendações

1 — O INTF pode emitir instruções vinculativas e recomendações em matéria de execução do presente diploma.

2 — O INTF dará às instruções e recomendações a adequada publicidade.

Artigo 76.º

Publicidade

1 — O INTF publica anualmente um relatório relativo à execução do presente diploma do qual constem, nomeadamente:

- a) O impacte do mesmo no desenvolvimento do sector;
- b) As licenças emitidas;
- c) As acções de fiscalização efectuadas e o resultado das mesmas;

- d) Os regulamentos de execução aprovados ou alterados;
- e) As recomendações ou instruções emitidas;
- f) As decisões tomadas em sede de reclamações ou recursos;
- g) Os processos contra-ordenacionais e as decisões neles proferidas.

2 — O disposto no número anterior não prejudica o dever de sigilo do INTF quanto a matérias relacionadas com o segredo comercial ou industrial cuja divulgação deva ser considerada proibida.

3 — Para efeitos do número anterior, o sigilo comercial abrange todas as informações relativas à empresa requerente que não estejam sujeitas a qualquer forma de registo ou publicidade obrigatória, que não sejam ou não tenham caído no conhecimento público ou que não tenham sido publicitadas em virtude da prática de um acto judicial.

CAPÍTULO VIII

Regime sancionatório

Artigo 77.º

Contra-ordenações

1 — Constituem contra-ordenações puníveis com coima de € 10 000 a € 44 800:

- a) A prestação do serviço público de transporte ferroviário de passageiros no território nacional sem concessão ou delegação para o efeito, quando exigidas nos termos da lei;
- b) A realização de serviços de transporte ferroviário sem licença adequada;
- c) A realização de serviço de transporte ferroviário sem certificado de segurança;
- d) O incumprimento da obrigação de subscrição de seguro de responsabilidade civil prevista no artigo 12.º;
- e) A falta de comunicação, por parte das empresas de transporte ferroviário, de alterações que possam afectar o cumprimento dos requisitos de uma licença;
- f) O incumprimento, por parte do gestor da infra-estrutura, das obrigações, procedimentais e de conteúdo, decorrentes do presente diploma e das normas regulamentares aplicáveis, respeitantes à elaboração, edição ou publicitação do directório da rede;
- g) O incumprimento, por parte do gestor da infra-estrutura, das obrigações de fornecimento, ao INTF ou aos interessados, do directório da rede, ou das obrigações de prestação de informações suplementares correspondentes;
- h) Qualquer decisão tomada pelo gestor da infra-estrutura em violação do disposto no directório da rede;
- i) O desrespeito, por parte do gestor da infra-estrutura e no processo de repartição de capacidade, das obrigações constantes dos contratos de concessão de exploração de serviço de transporte ferroviário, ou de outros contratos de serviço públicos celebrados pelo Estado;
- j) A falta de decisão dentro dos prazos previstos no presente diploma, por parte do gestor da

infra-estrutura, de pedidos de repartição de capacidade de infra-estrutura, aí se incluindo os pedidos pontuais;

- l) A violação pelo gestor da infra-estrutura da obrigação de remeter aos operadores de transporte ferroviário o horário técnico elaborado, para pronúncia por escrito, nos termos do artigo 42.º do presente diploma;
- m) A não comunicação aos operadores de transporte ferroviário, pelo gestor da infra-estrutura, do horário técnico aprovado, nos termos do artigo 43.º do presente diploma;
- n) O tratamento discriminatório ou não equitativo, por parte do gestor da infra-estrutura ou de qualquer entidade detentora de instalações à qual deva ser concedido acesso, no cumprimento das obrigações que lhes incumbam nos termos do presente diploma;
- o) O incumprimento, por parte do gestor da infra-estrutura ou de empresas que prestem serviços auxiliares ou adicionais, das prestações a que estejam obrigados nos termos do disposto na secção III do capítulo IV do presente diploma;
- p) O incumprimento das obrigações decorrentes do regime de melhoria de desempenho nos termos do artigo 60.º do presente diploma;
- q) O incumprimento, por parte do gestor da infra-estrutura, da obrigação de remessa ao INTF dos pedidos relativos a certificados de segurança e do parecer referido no n.º 4 do artigo 64.º do presente diploma;
- r) O incumprimento, por parte de entidades sujeitas aos poderes de fiscalização do INTF, da obrigação de apresentação ao INTF de toda a documentação exigível, sempre que solicitada, ou a oposição, directa ou indirecta, ao exercício daquela fiscalização;
- s) A violação, pelo gestor da infra-estrutura, da obrigação de respeito pelo segredo comercial ou industrial da informação que lhe seja fornecida pelos operadores de transporte ferroviário;
- t) A não instrução atempada do processo de recurso, por parte do gestor da infra-estrutura, nos termos do n.º 2 do artigo 71.º do presente diploma;
- u) O incumprimento de decisões do INTF de recursos ou reclamações;
- v) O incumprimento de instruções vinculativas emitidas pelo INTF.

2 — Constitui contra-ordenação, punível com coima de € 1000 a € 5000, o incumprimento, por parte das entidades sujeitas aos deveres de informação, das obrigações correspondentes que lhes incumbam por força do presente diploma.

3 — A negligência é punível.

4 — A abertura e instrução de processos por contra-ordenações previstas no presente artigo não depende de reclamação.

Artigo 78.º

Instrução dos processos e aplicação das coimas

1 — A instrução dos processos por contra-ordenações previstas no presente diploma compete ao INTF.

2 — A aplicação das coimas previstas no presente diploma compete ao conselho de administração do INTF.

Artigo 79.º

Produto das coimas

A afectação do produto das coimas faz-se da seguinte forma:

- a) 40% para o INTF;
- b) 60% para o Estado.

CAPÍTULO IX

Disposições finais e transitórias

SECÇÃO I

Disposições finais

Artigo 80.º

Norma revogatória

São revogados os seguintes diplomas e disposições:

- a) Os artigos 2.º, n.º 3, 7.º e 8.º do Decreto-Lei n.º 104/97, de 29 de Abril;
- b) O Decreto-Lei n.º 60/2000, de 19 de Abril;
- c) O Regulamento n.º 19/2000, de 24 de Agosto.

Artigo 81.º

Alterações legislativas

1 — A alínea *b*) do n.º 2 do artigo 33.º dos Estatutos do INTF, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 299-B/98, de 29 de Setembro, passa a ter a seguinte redacção:

«*b*) Uma taxa a receber da Rede Ferroviária Nacional — REFER, E. P., a título de contrapartida genérica pelo exercício das atribuições do INTF relativas ao desenvolvimento do sector ferroviário, calculada pela aplicação ao número total de quilómetros da rede ferroviária sob gestão da mesma de um valor a fixar por despacho do ministro da tutela, tendo em conta a extensão da rede, o nível de utilização da mesma e os ganhos de eficiência.»

2 — O n.º 4 do artigo 33.º dos Estatutos do INTF, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 299-B/98, de 29 de Setembro, passa a ter a seguinte redacção:

«4 — O despacho a que se refere a alínea *b*) do n.º 2 do presente artigo deve ser emitido anualmente e antecipadamente até ao dia 31 de Junho do ano anterior àquele em que vigorará, constando o valor da taxa calculada nos seus termos da proposta de orçamento apresentada pelo INTF para aprovação superior; na falta do mesmo será usada para efeitos de cálculo e devida uma taxa idêntica à fixada no ano imediatamente anterior, sem prejuízo da eventual emissão da referida portaria em momento posterior.»

3 — O n.º 5 do artigo 33.º dos Estatutos do INTF, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 299-B/98, de 29 de Setembro, passa a ter a seguinte redacção:

«5 — A taxa a que se refere o número anterior é paga em regime de prestações trimestrais iguais, que se vencem no início de cada período correspondente.»

4 — A alínea *a*) do n.º 2 do artigo 3.º dos Estatutos da REFER, E. P., aprovados pelo Decreto-Lei n.º 104/97, de 29 de Abril, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 3.º

[...]

- 1 —
- 2 —

a) De cobrança de taxas e tarifas devidas pela utilização da infra-estrutura exigíveis nos termos da lei, sendo os créditos correspondentes equiparados aos créditos do Estado para todos os efeitos legais, e constituindo títulos executivos as respectivas facturas, certidões de dívida ou documentos equivalentes, sem prejuízo do disposto no artigo 46.º do Código de Processo Civil;

5 — A alínea *a*) do artigo 19.º dos Estatutos da REFER, E. P., aprovados pelo Decreto-Lei n.º 104/97, de 29 de Abril, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 19.º

[...]

a) As tarifas devidas pela utilização da infra-estrutura e outros proveitos resultantes do exercício da sua actividade e do aproveitamento da infra-estrutura, designadamente os resultantes de serviços e prestações acessórios e, bem assim, os emergentes do recurso aos meios previstos no Decreto-Lei n.º 269/92, de 28 de Novembro;

SECÇÃO II

Disposições transitórias

Artigo 82.º

Licenciamento e certificação de segurança

1 — As empresas que, à data de entrada em vigor do presente diploma, realizem já actividades de prestação de serviços de transporte ferroviário gozam da presunção de cumprimento dos requisitos a que se referem os artigos 10.º e 11.º

2 — O disposto no número anterior aplica-se apenas ao primeiro processo de licenciamento e, exclusivamente, quanto aos tipos de licenças relativos ao transporte nacional.

3 — O disposto no n.º 1 não exige as empresas nele abrangidas da obrigação de apresentação da documentação exigida na secção III do capítulo III para exame formal da entidade emitente.

4 — A presunção estabelecida no n.º 1 pode, todavia, ser ilidida, a todo o tempo, mediante decisão fundamentada da entidade emitente da licença.

5 — As licenças atribuídas nos termos do presente artigo estão sujeitas, no demais, ao regime geral previsto no capítulo III, podendo nomeadamente ser objecto de decisões de suspensão ou revogação ou emitidas sob condição.

6 — Pela emissão das licenças ao abrigo do presente artigo são devidas as taxas fixadas nos termos do artigo 19.º

7 — As empresas que, à data de entrada em vigor do presente diploma, realizem já actividades de prestação de serviços de transporte ferroviário dispõem de 12 meses para se adaptarem às disposições aplicáveis em matéria de certificação de segurança.

8 — No prazo a que se refere o número anterior, as empresas podem continuar a prestar serviços de transporte ferroviário salvo quando, mediante decisão fundamentada do INTF, tal consubstancie um perigo para a segurança.

9 — O prazo de 12 meses referido no n.º 7 conta-se a partir da data de entrada em vigor das disposições regulamentares nele previstas.

Artigo 83.º

Contratos de acesso à infra-estrutura e acordos quadro

O disposto nos artigos 21.º e 49.º aplica-se imediatamente, com as necessárias adaptações, a acordos que, celebrados antes da entrada em vigor do presente diploma, visem a produção de efeitos jurídicos em momento posterior a essa entrada em vigor.

Artigo 84.º

Directório da rede para o ano de 2004

1 — O gestor da infra-estrutura publicará, no prazo de 30 dias a contar da data de entrada em vigor do presente diploma, uma versão definitiva e completa do directório da rede para o ano de 2004, incluindo um capítulo sobre tarifação.

2 — Ficam salvaguardados os canais horários atribuídos a candidatos com base na legislação em vigor na data em que os mesmos foram solicitados, sem prejuízo da atribuição de capacidade a pedidos pontuais.

3 — As tarifas a aplicar no ano de 2004, pelo gestor da infra-estrutura, são calculadas e aplicadas com base no disposto no presente diploma.

Artigo 85.º

Directório da rede para 2005

1 — O gestor da infra-estrutura publicará, até dia 15 de Março de 2004, o directório da rede para o ano de 2005.

2 — O directório da rede, o subsequente processo de repartição de capacidade e o capítulo sobre tarifação respeitarão o disposto no presente diploma, com as seguintes alterações:

- a) Os candidatos deverão efectuar os seus pedidos até ao dia 15 de Maio de 2004;
- b) O processo de elaboração do horário técnico, incluindo a audição dos candidatos, deverá estar concluído no dia 14 de Dezembro de 2004.

Artigo 86.º

Recomendações e instruções

O INTF pode, a pedido de qualquer parte interessada, ou oficiosamente, emitir recomendações e instruções,

nos termos previstos no presente diploma, relativas à concretização das disposições transitórias do mesmo.

SECÇÃO III

Regime transitório de tarifação pela utilização da infra-estrutura

Artigo 87.º

Duração

O presente regime transitório regula a aplicação de tarifas pela utilização da infra-estrutura no período compreendido entre a data de entrada em vigor do presente diploma e a data de cessação de vigência do directório de rede para 2004.

Artigo 88.º

Tarifação dos serviços essenciais

A tarifação dos serviços essenciais, tais como definidos no presente diploma, obedece, no período referido no artigo anterior, às regras previstas na presente secção, podendo o INTF emitir recomendações ou instruções complementares que se revelem necessárias à adequada implementação das mesmas.

Artigo 89.º

Custos directamente imputáveis

1 — A REFER, E. P., procederá ao cálculo, segundo as melhores práticas, dos custos directamente imputáveis à prestação dos serviços essenciais.

2 — Na imputação de custos a que se refere o número anterior, a REFER, E. P., deve ter, nomeadamente, presente as diferentes tipologias de serviço e as características das diferentes partes da rede em que os serviços se desenvolvem.

3 — O INTF pode determinar a exclusão de quaisquer custos que não sejam directamente imputáveis às actividades relacionadas com os serviços essenciais.

Artigo 90.º

Cálculo da capacidade

1 — A REFER, E. P., indica, para as diferentes partes da rede em que os serviços se desenvolvem, as capacidades utilizáveis e programadas, em comboios/quilómetro.

2 — No cálculo da capacidade utilizável deve ter-se em conta os padrões normais de utilização da infra-estrutura, nas partes da rede em que os serviços se desenvolvem.

3 — A REFER, E. P., deve ainda apresentar os seguintes indicadores, em comboios/quilómetro, para a totalidade dos serviços e por tipos de serviço, para a totalidade da rede e para as diferentes partes em que os serviços se desenvolvem:

- a) A capacidade utilizável para o período;
- b) A capacidade programada para o período;
- c) A capacidade efectivamente utilizada nos três últimos anos.

Artigo 91.º

Custos aprovados

Os custos a que se refere o artigo 89.º têm como base:

- a) Os últimos custos conhecidos a preços constantes de 2002;
- b) As melhores práticas de imputação de custos.

Artigo 92.º

Taxas dos serviços essenciais

1 — As taxas de utilização dos serviços essenciais, por comboio/quilómetro, resultam da divisão dos custos directamente imputáveis a cada serviço essencial pelas capacidades utilizáveis, também em comboios/quilómetro, em cada parte da rede onde os serviços podem ser prestados, considerando ainda diferenciações consoante a tipologia dos mesmos serviços.

2 — O valor a pagar pelos operadores é o resultante da aplicação das taxas referidas no n.º 1 aos comboios/quilómetros efectivamente realizados.

Artigo 93.º

Dever de fundamentação

A solicitação do INTF, e no prazo por este estabelecido, a REFER, E. P., deverá demonstrar quais os métodos, pressupostos, fórmulas ou algoritmos utilizados nos cálculos a que se refere a presente secção.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 29 de Agosto de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Manuela Dias Ferreira Leite* — *António Manuel de Mendonça Martins da Cruz* — *Maria Celeste Ferreira Lopes Cardona* — *José Luís Fazenda Arnaut Duarte* — *Carlos Manuel Tavares da Silva* — *António Pedro de Nobre Carmona Rodrigues* — *Amílcar Augusto Contel Martins Theias*.

Promulgado em 13 de Outubro de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, **JORGE SAMPAIO**.

Referendado em 15 de Outubro de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

ANEXO I

[a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b)]

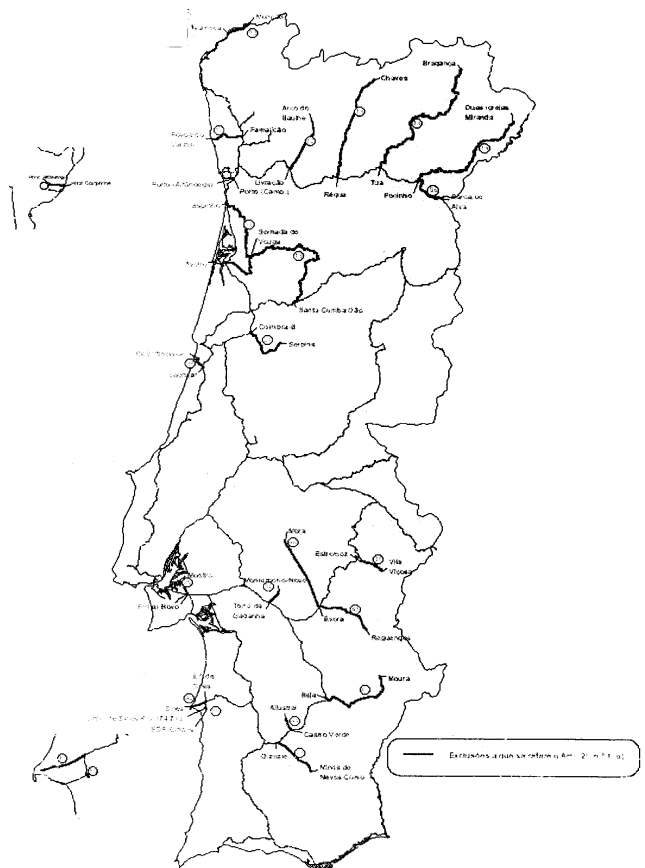
Linhas/ramais/troços	Limites
02 — Ramal de Monção ...	Valença (Minho) a Monção.
06 — Linha do Douro	Pocinho-Barca de Alva.
07 — Ramal de Alfândega ...	Porto Campanhã (Minho) a Porto Alfândega.
12 — Linha do Tâmega	Livrção (Douro) a Arco do Baúlhe.
13 — Linha do Corgo	Régua (Douro) a Chaves.
14 — Linha do Tua	Tua (Douro) a Bragança.
15 — Linha do Sabor	Pocinho (Douro) a Duas Igrejas Miranda.
16 — Linha do Vouga	Espinho (norte) a Aveiro (norte), via Sernada do Vouga.

Linhas/ramais/troços	Limites
17 — Ramal de Famalicão ...	Póvoa de Varzim (Póvoa) a Famalicão.
18 — Ramal de Viseu	Sernada do Vouga (Vouga) a Santa Comba Dão (Beira Alta).
21 — Ramal da Lousã	Coimbra B (norte) a Serpins.
31 — Ramal de Vila Viçosa	Estremoz (Évora) a Vila Viçosa.
35 — Ramal do Montijo ...	Pinhal Novo (sul) a Montijo.
36 — Ramal de Montemor	Torre da Gadanha (Alentejo) a Montemor-o-Novo.
40 — Ramal de Mora	Évora a Mora.
41 — Ramal de Reguengos	Évora a Reguengos.
42 — Ramal de Sines	Bifurcação de Sines (ao quilómetro 168,113) a Sines (cidade).
43 — Ramal de Moura	Beja (Alentejo) a Moura.
44 — Ramal de Aljustrel ...	Castro Verde (Alentejo) a Aljustrel.
50 — Ramal EDP-Cinzas ...	Linha de Sines (ao quilómetro 174,713) a EDP-Cinzas.
58 — Ramal do Lourçal ...	Lourçal (oeste) a CELBI/SOPORCEL.
79 — Ramal de Neves-Corro	Ourique (Alentejo) a Minas Neves Corvo.

ANEXO N.º 1

Exclusões

[a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b)]



ANEXO II

Parte da infra-estrutura ferroviária nacional que integra a rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias

[a que se refere o artigo 3.º, alínea n)]

1 — Fazem parte da infra-estrutura ferroviária nacional que integra a rede transeuropeia de transporte fer-

roviário de mercadorias as linhas e ramais representados no seguinte mapa:



2 — Incluem-se ainda na parte da infra-estrutura ferroviária nacional que integra a rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias os seguintes portos:

Leixões;
Lisboa;
Setúbal;
Sines.

Decreto-Lei n.º 271/2003

de 28 de Outubro

O Decreto-Lei n.º 163/93, de 7 de Maio, que criou o Programa Especial de Realojamento nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto (PER), alterado pelo Decreto-Lei n.º 93/95, de 9 de Maio, pela Lei n.º 34/96, de 29 de Agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 1/2001, de 4 de Janeiro, prevê a concessão de apoio financeiro para construção ou aquisição de habitações destinadas ao realojamento dos agregados familiares residentes em baracas e situações similares.

Porém, passados 10 anos sobre a criação do PER, resulta evidente a dissociação entre o recurso à aquisição e construção de fogos novos para efeito do realojamento e a realidade do sector da habitação retratada pelos dados do Censo 2001 e caracterizada pela existência de 543 777 fogos devolutos e cerca de 800 000 fogos a necessitar de obras de recuperação.

É, assim, primordial, também no PER, favorecer e estimular a reconstrução e manutenção de habitações, potenciando um aproveitamento adequado do património existente, quer no mercado, quer na propriedade dos municípios, incentivando-se, desse modo, a reabilitação urbana em detrimento da aquisição ou construção de fogos novos.

Tal solução, além de permitir assegurar aos municípios o cumprimento dos objectivos do PER e a recuperação de parte do seu parque habitacional, vai ao encontro do objectivo de política habitacional do Governo de apostar, de forma preferencial, na vertente da reabilitação urbana.

Permite-se, também, o financiamento de equipamento social por se considerar essencial, no âmbito dos processos de realojamento de populações, criar condições para uma melhor integração das famílias.

Por outro lado, a experiência tem demonstrado a necessidade de rever os regimes de intransmissibilidade dos fogos construídos ou adquiridos no âmbito do PER, também aplicável aos fogos financiados ao abrigo dos Decretos-Leis n.ºs 226/87, de 6 de Junho, e 197/95, de 29 de Julho, e o regime de inalienabilidade previsto no Decreto-Lei n.º 79/96, de 20 de Junho. Este último diploma regula o programa usualmente designado por PER Famílias, cuja complementaridade com o regime do PER é agora assumida pela integração daquele regime no Decreto-Lei n.º 163/93, de 7 de Maio.

Visa-se, assim, com o presente diploma, permitir a concretização do PER através da recuperação do parque habitacional municipal e regular num único diploma este Programa e o PER Famílias, bem como assegurar melhor controlo e, simultaneamente, maior flexibilidade aos regimes de intransmissibilidade e inalienabilidade aplicáveis aos fogos construídos ou adquiridos ao abrigo do PER, do PER Famílias e dos programas municipais de realojamento regulados pelos Decretos-Leis n.ºs 226/87, de 6 de Junho, e 197/95, de 29 de Julho.

Foi ouvida a Associação Nacional de Municípios Portugueses.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

O presente diploma revê o regime jurídico do Programa Especial de Realojamento nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto (PER), constante do Decreto-Lei n.º 163/93, de 7 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 93/95, de 9 de Maio, pela Lei n.º 34/96, de 29 de Agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 1/2001, de 4 de Janeiro, integrando e adaptando, igualmente, o regime jurídico constante do Decreto-Lei n.º 79/96, de 20 de Julho (PER Famílias).

Artigo 2.º

Alterações ao Decreto-Lei n.º 163/93, de 7 de Maio

Os artigos 6.º, 7.º, 8.º, 12.º, 13.º, 14.º, 16.º, 17.º, 18.º e 19.º do Decreto-Lei n.º 163/93, de 7 de Maio, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 6.º

1 — Podem ser objecto de financiamento ao abrigo do Programa:

- a*) O preço de aquisição de habitações, bem como das partes acessórias destinadas a garagem ou lugar de estacionamento e a arrecadação ou arrumos que constituam parte integrante ou